Sergiu Columbeanu
Radu Valentin

LUPTA PENTRU SUPREMAȚIA MĂRILOR

Sergiu Columbeanu — Valentin Radu

LUPTA PENTRU SUPREMAŢIA MĂRILOR

De la descoperirile geografice la Trafalgar

INTRODUCERE

Descoperirea Americii și a drumului pe mare spre Extremul Orient, la finele secolului al XV-lea, au constituit evenimente de o importanţă decisivă, din punct de vedere economic, politic și militar, pentru statele maritime din apusul Europei.

Criza economică prin care a trecut Europa apuseană în a doua jumătate a secolului al XIV-lea și primele de centi ale secolului următor — „timpurile dificile", cum este numită această criză de istoriografia mai nouă – a fost urmată, în a doua jumătate a secolului al XV-lea de o perioadă de redresare a activităţilor comerciale și industriale. Redresarea a avut însă de întâmpinat greutăţi.

Creșterea volumului și circulaţiei mărfurilor a scos în evidenţă penuria crescindă de metal preţios (aur și argint), indispensabil ca instrument de schimb. Activizarea producţiei miniere din Europa, precum și folosirea unor noi surse de metal preţios din ţările Africii și Asiei, a căror existenţă era deja cunoscută, n-au dat rezultatele scontate.

Rămânea deci ca sursele de metale preţioase, atât de necesare economiei europene, să fie căutate în alte părţi ale lumii, a căror geografie nu era încă în întregime cunoscută.

Un alt factor care a jucat un rol determinant în descoperirile geografice a fost necesitatea de a se diminua marile dificultăţi ce stăteau în calea comerţului cu mirodenii și cu produsele manufacturiere ale Orientului, precum și preţurile fabuloase ale acestor mărfuri. Trebuiau găsite noi drumuri care să evite întinsele teritorii ale statelor musulmane. Numeroasele taxe de tranzit percepute de șefii acestor state, dorinţa de câștig a intermediarilor arabi și veneţicni, distanţele imense ce trebuiau străbătute, precum și naufragiile, atacurile pe uscat și pe mare, toate acestea făceau ca produsele orientale să fie vândute în Europa cu preţuri de câteva ori superioare celor din ţările de origine. Descoperirea unor noi căi pentru transportarea mirodeniilor și articolelor orientale în Europa însemna, în același timp, o lovitură directă atât pentru arabi, cât și pentru veneţieni, caredeţineau monopolul comerţului asiatic, aducător de mari beneficii. Smulgerea acestor imense beneficii din mâinile arabilor și veneţienilor a constituit deci unul dintre impulsurile cele mai importante ale descoperirilor geografice.

Primii care s-au lansat pe drumul descoperii unor noi pământuri și care, totodată, au obţinut rezultatele cele mai importante au fost portughezii și spaniolii. Opera lor a fost continuată de francezi, englezi și olandezi.

Poziţia favorabilă a Peninsulei Iberice la Oceanul Atlan tic, la care se adăuga puterea economico-politico-militară a Portugaliei și Spaniei, dobândită prin propria dezvoltare internă și prin victoriile obţinute în marea acţiune de recucerire a peninsulei de la arabi, au constituit premise favorabile ce au înlesnit navigatorilor iberici să întreprindă periculoasele și costisitoarele lor expediţii transoceanice.

Astfel, în 1486, portughezul Bartolomeo Díaz ocolește Africa, iar în 1498 un alt portughez, Vasco da Gama, plecat pe drumul descoperit de Díaz, ajunge în India. În Atlanticul de vest, genovezul Cristofor Columb, aflat în serviciul curţii Spaniei, folosind indicaţiile astronomului florentin Toscanelli, pleacă spre apus și debarcă în octombrie 1492 pe coastele Cubei. În 1497 — 1498 și 1499 — 1500, florentinul Amerigo Vespucci face două călătorii, al căror rezultat este descoperirea părţii de nord-vest a Americii de Sud, Venezuela de astăzi. Pe ţărmul brazilian va da barca în 1500 portughezul Alvarez Cabral, iar în 1513 spaniolul Vasco Núñez de Balboa străbate America Cen trală. Ajungând la Oceanul Pacific, pe care-l numește Mar del Sur (Marea Sudului). Marea serie a descoperirilor iberice se încheie cu prima circumnavigaţie a lumii, începută la 20 septembrie 1519 de Magellan și terminată la 8 septembrie 1522, de către locotenentul său, Sebastian del Cano, care conduce în portul Sevilla nava „Victoria” cu 17 supravieţuitori.

După descoperitori au urmat cuceritorii (conchistadorii) din rândurile cărora s-au desprins, ca reprezentanţi tipici, Hernando Cortez, Francisco Pizarro și Diego Almagro.

În aproximativ patru decenii, conchistadorii au creat marele imperiu colonial spaniol, ce se întindea din Mexic până în Chile. Bogăţiile acestui imperiu, îndeosebi cele în metale preţioase atât de căutate ca instrumente de schimb pe piaţa europeană, vor fi una dintre principalele cauze a numeroase confruntări maritime din secolele XVI-XVIII.

Primele protagoniste ale confruntărilor maritime, cauzate de descoperirile geografice și de dorinţa de a pune mâna pe bogăţiile noului continent din Atlanticul occidental, au fost Portugalia și Spania. Pentru rezolvarea conflictului s-a apelat la arbitrajul papal. După numeroase și dificile negocieri se încheie la 7 iunie 1494, sub egida papei Alexandru al II-lea, cunoscutul tratat de la Tordesillas (Spania). Tratatul trasa o linie nord-sud care trecea pe la jumătatea distanţei dintre insulele Azore și coasta americană; tot ce era la est de această linie aparţinea Portugaliei și tot ce era la vest aparţinea Spaniei.

Călătoria lui Magellan, care a arătat că pământul este rotund, a schimbat însă fundamental datele problemei, dovedind inconsistenţa tratatului de la Tordesillas, Obiectul noului diferend hispano-portughez au fost bogatele insule Moluce. Regele Portugaliei afirma că insulele Moluce sunt la est de meridianul stabilit în Atlantic prin tratatul de la Tordesillas, iar regele Spaniei arăta că insulele în chestiune sunt la vest de meridianul menţionat.

Și o parte și alta aveau dreptate. O conferinţă de cosmografi și piloţi, întrunită pentru a lămuri lucrurile, nu izbuti nimic. Ca urmare, între cele două state iberice se declanșează un conflict armat. Evoluţia evenimentelor din Europa însă —

războiul dintre Carol Quintul, care era și rege al Spaniei, și Francisc I, regele Franţei — determină pe Carol să adopte o atitudine mai conciliantă. Prin tratatul de la Levida (23 aprilie 1529), Carol recunoscu lui Ioan al III-lea, regele Portugaliei, posesiunea insulelor Moluce. În schimbul acestei recunoaşteri, regele Ioan renunţă la dota pe care trebuia să i-o aducă sora lui Carol Quintul, devenită soţia sa. Astfel, una dintre primele mari ciocniri pentru imperiile coloniale de peste mări aduse câştig de cauză Portugaliei.

Din succinta prezentare de mai sus, rezultă că descoperirile geografice au contribuit la includerea întregii noastre planete în sfera afacerilor comerciale și în ace lași timp au făcut din Atlantic principala zonă a comerţului maritim. Mediterana și Baltica vor continua, desigur, să rămână în atenţia celor interesaţi în traficul maritim, dar ca mări închise; vor fi zone de rangul doi ale acestui trafic. Veneţia. Genova și Hansa germană, principalii că reuşi ai mărilor înainte de descoperirile geografice, vor cunoaşte trista perioadă a declinului și a înlocuirii lor treptate cu ţările oceanice.

Marea și aspra confruntare, începută de Portugalia și Spania, confruntare cunoscută în istorie sub numele de lupta pentru stăpânirea mării, va fi continuată timp de peste două secole (finele secolului al XVI-lea — începutul secolului al XIX-lea) de Spania, Anglia, Olanda și Franţa.

Această luptă care a avut aspecte foarte complexe — economice, politice, diplomatice și militare —, a fost pentru dominaţia căilor maritime, pentru porturi, pentru puncte de sprijin, toate la un loc alcătuind acele premise indispensabile în vederea creării marilor imperii coloniale.

În secolul nostru, îndeosebi după cel de-al doilea război mondial, cea mai mare, parte a teritoriilor și ţărilor de sub dominaţia colonială s-au eliberat, ca urmare a luptei popoarelor subjugate. Au apărut un mare număr de state noi, independente, stăpâne pe destinul lor, pe re sursele solului și subsolului lor, folosite acum pentru propria dezvoltare social-economică și politică. Unele dintre aceste state, dorind să rupă orice legătură cu trecutul lor colonial, de tristă amintire, au apelat la tradiţie, la izvoa rele proprii ale civilizaţiei înlocuind denumirile geografice de rezonanţă europeană cu denumiri autohtone. Dintr-o serie mai largă de exemple iată unul singur: Ceylonul de venit astăzi Sri Lanka. Acest fapt ne face să întrezărim că într-un viitor nu prea îndepărtat cei ce se vor apleca asupra perioadei și zonei tratate în prezenta lucrare în care sunt folosite denumirile geografice ale epocii abordate, vor trebui neapărat să facă apel la dicţionare de specialitate, pentru a ști cu exactitate unde s-au aflat ţările și localităţile respective și cui i-au aparţinut ele.

Descoperirile geografice, ca și intensele activităţi maritime care le-au urmat, n-ar fi fost posibile fără nave de construcţie mai solidă și mai perfecţionată decât cele folosite până în secolul al XV-lea, fără elaborarea unor noi procedee de navigaţie, necesare parcurgerii unor imense distanţe pe oceane.

Până în secolul al XV-lea, tipul de navă cel mai frecvent utilizat — pentru comerţ și pentru luptă — a fost galera, moștenitoare a triremei antice. Era o navă de 40 — 50 de metri lungime, 5 — 6 metri lăţime, cu bordajul jos, înainta mai ales cu ajutorul

ramelor — de aceea avea și bordajul jos — lungi de 10 — 12 metri. Galera mai avea și 1 — 2 catarge cu vele, folosite atunci când vântul era prielnic. Având bordajul jos și ca mijloc principal de propulsie ramele, galera naviga, în general, pe mare liniștită. Pentru a se orienta și pentru a se putea adăposti cât mai repede în caz de furtună, deplasarea galerei se făcea, de obicei, în lungul ţărmurilor sau din insulă în insulă. Ne imaginăm lesne că, în asemenea condiţii, distanţa de la un port la altul, ca și timpul necesar parcurgerii acesteia erau mult mai lungi decât în cazul unei traversări directe prin mijlocul mării. În perioada noiembrie decembrie, când vremea la mare este de cele mai multe ori rea, galerele stăteau în porturi, la adăpost. Adăugând la aceste luni de inactivitate și zilele cu timp defavorabil din restul anului, rezultă că o galeră naviga efectiv doar 4 — 5 luni pe an.

Galerele folosite ca mijloc de luptă aveau o construcţie ceva mai specială: prora era alungită cu un pinten destinat spintecării navelor inamice. După pintenare și abordare, lupta se dădea ca pe uscat, pentru aceasta intrând în acţiune detașamentele de infanterie ambarcată. Odată cu apariţia artileriei, la bordul galerelor s-au instalat și câteva tunuri: o piesă mare la pravă și câteva piese ușoare în borduri.

Socotim că nu este lipsit de interes să menţionăm că nave de tip galeră — bizantine, genoveze, veneţiene au navigat frecvent, în evul-mediu, în apele românești, de-a lungul litoralului nostru maritim și pe Dunăre. A ceste galere au fost și în serviciul marinei ţărilor române, fiind utilizate atât pentru transport de mărfuri, cât și în timp de război, mai ales de către Ștefan cel Mare, în luptele cu turcii pentru apărarea cetăţilor maritime ale Moldovei, din anii 1484 — 1485.

Viaţa la bordul galerelor era extrem de grea, îndeosebi pentru acea parte a echipajului formată din vâslași: aceştia erau ţinuţi în lanţuri ziua și noaptea; primeau o hrană mizerabilă și îmbrăcăminte sumară; erau expuși permanent la intemperiile mării; li se aplică un tratament de o rară brutalitate chiar și pentru acele vremuri. Vâslașii se recrutau, de obicei, din rândurile condamnaţilor și ale prinșilor de război. Se organizau, de asemenea, incursiuni speciale — razii — pentru capturare de oameni necesari trasului la rame. Imperiul otoman, devenit una dintre principalele puteri maritime din Mediterana, impunea statelor vasale obligaţii de a da vâslaşi pentru flota sa în plină dezvoltare. De pildă, în anul 1572, după marea înfrângere de la Lepanto (1571) — Grecia, Poarta a cerut ţărilor române 20.000 de vâslași din rândurile propriilor locuitori. Firmane ale sultanilor turci trimise domnilor români arată că acest gen de obligaţii erau destul de obișnuite.

Navigaţia pe ocean, unde valurile sunt mult mai mari și vânturile mult mai puternice decât în mări închise ca Mediterana sau Baltica, a făcut necesară construirea unui nou tip de navă. Aceasta trebuia să răspundă în chip satisfăcător unor noi condiţii de navigaţie, puse, îndeosebi, de călătoriile la mari distanţe din perioada descoperirilor geografice. Nava oceanică, de tipul caravelei, avea bor dajul mai înalt decât galera, cu puntea la 2 — 3 metri deasupra apei; avea încăperi închise, uscate și încălzite, oferind astfel echipajului adăpost împotriva intemperiilor.

Nava oceanică dispunea de 3 — 4 catarge și înainta exclusiv cu ajutorul velelor, care aveau o suprafaţă de 4 — 5 ori mai mare decât velele galerei. Prin orientarea velelor nava se putea deplasa spre destinaţia propusă, indiferent de direcţia din care bătea vântul. Ca navă de luptă, nava oceanică era dotată cu o artilerie mai puternică decât galera: 30 — 40 de tunuri, numărul pieselor va crește pe măsură ce se vor construi nave mai mari.

Navigaţia pe mari distanţe, de mii de mile marine, timp de luni întregi, când nu se vedea decât cerul și apa oceanului, a pus celor care conduceau navele probleme mult mai complicate decât piloţilor mediteraneeni care se deplasau de-a lungul coastelor sau din insulă în insulă. S-a trecut astfel la navigaţia astronomică, constând, în principiu, din stabilirea poziţiei navei în funcţie de cea a diferiţilor aștri de pe bolta cerească la un moment dat. S-au construit deci instrumente de observat aștrii și s-au elaborat metode de calcul a latitudinii și apoi a longitudinii. În aceste calcule, un rol determinant îl avea stabilirea cât mai precisă a drumului parcurs și a timpului de deplasare.

Dar folosirea noii aparaturi — busole mai perfecţionate, instrumente de observat aștrii și de măsurat distanţele şi vitezele —, precum și efectuarea complicatelor calcule de navigaţie nu se puteau face fără hărţi adecvate. În acest sens, în anul 1569 a fost concepută harta „Mercator” – după numele autorului — hartă perfecţionată în 1599, și în care liniile indicând latitudinile și longitudinile apar ca paralele și perpendiculare. Harta în „proiecţia Mercator” este folosită și de navigatorii zilelor noastre.

Acestea ar fi, aşadar, în mod cât se poate de succint schi tate, câteva dintre aspectele mai importante privind navele și navigaţia din perioada marilor descoperiri geografice și din cea imediat următoare.

Capitolul 1

INVINCIBILA ARMADA ÎMPOTRIVA ANGLIEI

Spania și Anglia în secolul al XVI-lea

Aproape întregul secol al XVI-lea este cunoscut în istorie ca perioadă a preponderenţei spaniole, perioadă în care au avut loc mari ciocniri de interese și repetate conflicte între Spania și Franţa și între Spania și Anglia. Spre sfârșitul secolului, îndeosebi, confruntarea anglo-spaniolă va lua un pronunţat caracter maritim.

Descoperirea Americii și exploatarea resurselor miniere ale noului continent au adus în Spania mari cantităţi de metale preţioase. Acestea însă nu au contribuit la dezvoltarea economiei ţării, ci la îmbogăţirea marii nobilimi, care trăia într-un lux exorbitant, la consolidarea unuia dintre cele mai înapoiate regimuri politico-sociale din Europa, constituind principala bază financiară a războaielor costisitoare purtate de Carol Quintul și de fiul său, Filip al II-lea. Lipsită de investiţii, industria a intrat într-o pe noadă de stagnare, iar volumul afacerilor comerciale s-a redus considerabil în multe părţi ale ţării; se poate spune că, în general, economia spaniolă înregistra, mai ales după 1550, un pronunţat declin.

Situaţia contradictorie a economiei spaniole în secolul al XVI-lea apare cu o deosebită evidenţă în cazul Sevillei. Cu excelenta sa așezare geografică, portul de la gura Guadalquivirului a devenit centrul comerţului Spaniei cu imperiul său colonial de peste ocean. În 1503, în scopul dirijării comerţului cu America, a luat fiinţă la Sevilla „Casa de Contratacion", întreprindere comercială menită să centralizeze importurile și exporturile, dar care era, în același timp, și tribunal comercial, și casă de schimb, și centru de studii nautice ce se ocupa cu formarea tehnică a piloţilor, a cosmografilor și navigatorilor. Cercetări mai noi arata că Sevilla s-a depărtat tot mai mult de comerţul continental, pe care-l practicase până atunci, devenind, în scurt timp, un mare centru maritim și comercial. Dezvoltarea sa rapidă, ca și înflorirea și îmbogăţirea sa dintr-odată au stârnit, într-un fel justificate, protestele celorlalte orașe spaniole. Coroana n-a vrut să cedeze și nici n-a ce dat până la urmă în faţa cererilor formulate de o serie de centre urbane. Prin menţinerea monopolului acordat Sevillei, regalitatea spaniolă urmărea, de fapt, întărirea propriilor sale poziţii economice: era vorba de posibilitatea de a controla cu o eficienţă sporită activitatea unui singur oraș. Acest monopol de care se bucura Sevilla a contribuit, se înţelege, la ridicarea orașului și la îmbogăţirea coroanei; el a avut însă urmări nefaste pentru alte orașe spaniole. Ca urmare a monopolului Sevillci, aproape întreaga ţară a fost îndepărtată de la acţiunea de coloni zare. Provincii ca Galicia, Catalonia, Ţara Bascilor, cu activitate comercială și meșteșugărească puternică, n-au fost antrenate în acţiunea de colonizare și din această cauză coloniile n-au absorbit produsele acestor regiuni. Sevilla, cu mijloacele pe care le avea, n-a putut face faţă cerinţe lor economice ale coloniilor. În Sevilla, ca și la Porto și Lisabona, vor începe să sosească negustori din Germania, din Ţările de Jos, din Franţa care vor aduce cu ei produse cerute atât în

Spania, cât și în coloniile ei. În schimbul acestor produse negustorii străini — mai ales cei din Ţările de Jos — vor scoate din Spania, transportând în ţările lor, mari cantităţi de aur și argint. Se creează astfel o situaţie contradictorie, negustorii flamanzi și olandezi se îmbogăţesc în dauna celor spanioli, iar pe de altă parte.

Ţările de Jos, regiunea cu economia cea mai înaintată din Europa, sunt silite să stea sub dominaţia Spaniei, stat cu regim politico-social înapoiat. Era o anomalie care nu putea dura și astfel s-a ajuns la răscoala Ţărilor de Jos împotriva stăpânirii spaniole.

Din punct de vedere politic, Spania ajunsese în secolul al XVI-lea centrul unui imens imperiu despre care se spunea că deasupra sa „soarele nu apune niciodată". Carol Quintul. În 1516 rege al Spaniei și în 1519 împărat al Sfântului imperiu roman, avea sub stăpânirea sa, în afară de Spania și Germania, o parte a Italiei, Ţările de Jos și vastele colonii din cele două Americi. În politica externă. Carol a dat dovadă în multe împrejurări de abilitate, dar în același timp mintea sa era dominată de ideea fantastică, tipic medievală, a unei monarhii universale de religie catolică, aflată sub conducerea sa. Această politică a suferit un total eșec, care, de altfel, a și determinat ab clicarea lui Carol în 1555.

Preconizând mărirea teritorială a statului și a influenţei sale prin căsătorii dinastice, Carol al V-lea a elaborat pla nul căsătoriei fiului său, Filip, cu regina Maria a Angliei.

Scopul căsătoriei era subordonarea regatului insular intereselor Spaniei. Planul imperial a fost primit cu o vădită ostilitate în Anglia, unde guvernul și parlamentul vedeau în Spania pe adversarul cel mai redutabil al traficului maritim englez, trafic în care negustorii, armatorii și o parte a nobililor insulari erau din ce în ce mai interesaţi și angrenaţi. Căsătoria s-a făcut totuși, dar clauzele din contractul matrimonial anulau orice veleitate de ingerinţă a lui Filip în treburile engleze. În 1558, când regina Maria a murit, principele spaniol a fost silit să părăsească pentru totdeauna Anglia.

După abdicarea lui Carol Quintul, fiul său, rămas nu mai rege al Spaniei, sub numele de Filip al II-lea, a continuat să aibă sub stăpânirea sa teritorii strâns legate de mare: Ţările de Jos, posesiunile italiene și coloniile din

America. În privinţa monarhiei universale, Filip al II-lea s-a arătat mai moderat decât tatăl său, abandonând planurile grandioase ale acestuia. A urmat însă cu o deosebită tenacitate și fanatism politica de impunere, în toate posesiunile sale, a celui mai rigid catolicism și absolutism monarhic. Politica externă a lui Filip a creat mari complicaţii internaţionale. Regele Spaniei s-a amestecat în războaiele religioase din Franţa și a încurajat o serie de comploturi în Anglia pentru înlocuirea reginei Elisabeta cu catolică Maria Stuart. În cazul Angliei, Filip urmărea și slăbirea principalului adversar maritim al Spaniei, care, așa cum vom vedea, devenea din ce în ce mai redutabil.

Dar dificultăţile cele mai mari întâmpinate de monarhul izolat în singuraticul său cabinet de lucru din palatul Escurial, au fost cele generate de revoluţia din Ţările de Jos, prima revoluţie burgheză victorioasă din Europa. Înfrângerea suferită în

Ţările de Jos și dezastrul provocat Invincibilei Armada de flota engleză au marcat eșecul total al politicii lui Filip al II-lea.

Care era situaţia Angliei în perioada confruntării cu Spania?

Încă din secolul al XV-lea. Ca o consecinţă a dezvoltării economice, îndeosebi a industriei textile, postavurile engleze încep să le concureze pe cele flamande pe pieţele străine. Negustorii și navele engleze îşi fac apariţia pe marile drumuri ale comerţului internaţional. În a doua jumătate a veacului al XV-lea, transportul mărfurilor engleze, efectuat până atunci de corăbii italiene, este preluat de așa-numiţii *Merchants adventurers.* La origine „negustorii aventurieri" au fost simpli pescari, grupaţi într-o asociaţie, având drept scop întrajutorarea la pescuit și apărarea împotriva piraţilor. Portul lor de bază a fost orașul Bristol, iar piaţa lor de desfacere, Franţa și Ţările de Jos. Când s-au înfiripat puţin, *Merchants adventurers* au trecut la acte agresive. Au devastat prăvăliile negustorilor italieni. Și germani din Anglia, au intrat în conflict cu Hansa. În același timp, comerţul „negustorilor aventurieri" s-a diversificat: ei transportă și produse străine, ca vinurile de Gasconia, smochinele și strugurii uscaţi din Portugalia. Din Portugalia mai cumpărau și lemn, pe care îl transformau pe loc în nave comerciale mari, pe bordul cărora încărcau produse portugheze.

Prin anul 1555 *Merchants adventurers* au pus bazele Companiei Moscovei — *Muscovy Company.* Compania Moscovei, specializată în exportul postavului și în importul inului, cânepei, blănurilor și grăsimii, a fost prima societate engleză pe acţiuni.

O altă asociaţie a negustorilor englezi a fost *Eastland Company* — Compania Răsăritului, înființată în 1579. Ea a activat în regiunea Mării Baltice. Îndepărtând pe negustorii hanseatici și instituind un adevărat monopol comercial englez.

În Marea Mediterană nave engleze pătrund începând cu prima jumătate a veacului al XVI-lea, iar în 1581 este creată *Levant Company* — Compania Levantului, tot așa de bine organizată ca și celelalte asociaţii comerciale engleze.

În 1588 a mai luat ființă *African Company* — Compania Africii, iar la 31 decembrie 1600 *East India Company* Compania Indiei de Răsărit.

Anglia, ca și celelalte ţări atlantice, a fost atrasă și ea de Lumea Nouă, pe care a început s-o exploreze chiar de ia sfârșitul secolului al XV-lea. În luna mai 1497, genovezul Cabot, ajuns în serviciul Angliei, a plecat într-o călătorie spre apus. La 25 iunie 1497, el a întâlnit un ţărm pustiu căruia i-a dat numele de „Terra Prima Vista" – Pământul cel dintâi văzut.

John Rut atinge coasta Labradorului în anul 1527, după care coboară spre sud până în Marea Caraibilor.

În 1576, Martin Frobisher. Ocolind Scoţia, a pornit spre nord în speranţa descoperirii unui drum nou spre China, prin părţile de miazănoapte ale Americii de Nord. Cu oca ziua acestei călătorii, el a debarcat. În Groenlanda, denumi tă de el „Frieslande. John Davis, căutând și el tot la nord un drum spre China și India, descoperă, în 1587. Trecerea spre Pacific, în dreptul paralelei de 73° latitudine nordică. La începutul veacului următor, în 1609, Henry Hudson cercetează fluviul

ce-i poartă numele, iar în anii 1610 — 1611 descoperă marele golf din apusul Labradorului.

Marinarii și negustorii englezi și-au îndreptat privirile și spre Marea Antilelor și America de Sud, atrași de marile bogăţii din posesiunile spaniole și portugheze. Au fost însă întâmpinaţi cu ostilitate de spanioli și de portughezi, care-și vedeau periclitate dominaţia și monopolul exploatării coloniilor. Englezii au ripostat la această atitudine dușmănoasă printr-o serie de acţiuni ale piraţilor și corsărilor din rânefurile cărora s-au detașat, în mod special John Hawkins și Francis Drake.

John Hawkins (1532 — 1595) a fost al doilea fiu al lui William Hawkins din Plymouth. Frate cu trezorierul marinei regale engleze. Această legătură foarte apropiată de rudenie cu un înalt demnitar cu atribuţii marinărești i-a folosit viitorului corsar. Tânărul Hawkins și-a început activitatea pe ţărmul apusean al Africii ca negustor de sclavi negri, pe care-i transporta cu vasele sale în regiunea Mării Antilelor, unde-i vindea stăpânilor de plantaţii, obţinând substanţiale beneficii. La această afacere s-a asociat și regina Elisabeta, care a pus la dispoziţia lui Hawkins bani și cea mai bună navă a marinei regale. Activi tăţile lui Hawkins în Antile au stârnit reacţia autorităţilor spaniole. Acestea se temeau de o consolidare economică a corsarului englez în posesiunile de sub conducerea lor, care ar fi făcut astfel din el un concurent redutabil la exploatarea bogăţiilor Lumii Noi. Au avut loc o serie de ciocniri între navele lui Hawkins și navele spaniole. Cea mai importantă dintre acestea s-a desfășurat, în septembrie 1567, în portul mexican San Juan de Ulloa. Cu toată dibăcia sa și cu toate că a folosit factorul surpriză în atacul asupra unei puternice escadre spaniole, Hawkins, în vădită inferioritate numerică, a suferit o categorică înfrângere, din șase nave pierzând patru. Aceasta l-a determinat să renunţe la expediţiile în apele imperiului colonial spaniol. Locul său va fi luat de tânărul Francis Drake (1541 — 1595), rudă și protejat al familiei Hawkins, participant și el la expediţia nereușită din toamna anului 1567. Timp de câţiva ani Drake a întreprins o serie de acţiuni piratерești împotriva navelor și posesiunilor spaniole. În 1572, a dat unul din cele mai îndrăzneţe atacuri ale sale, care s-a soldat, cu capturarea de la spanioli a caravanei de catâri care ducea o mare cantitate de metal preţios ce urma a fi încărcat în nave și transportat în metropolă. Bilanţul a fost impresionant: 15 tone de argint pe care, neputându-l transporta, l-a îngropat până la viitoarea reîntoarcere, și atâta aur cât puteau căra oamenii săi.

Între 1577 și 1580, în fruntea a cinci nave mici Drake repetă călătoria istorică a lui Magellan în jurul lumii.

La câteva luni de la plecare, din cauza naufragiilor și a dezertărilor, lui Drake nu-i mai rămâne decât nava-amiral „Pelikan”, căreia îi schimbă numele în „Golden Hind” („Căprioara de aur”). Cu această nava el trece prin strâmtoarea Magellan și navighează spre nord de-a lungul coastei Americii de Sud. Atacă și pradă portul Valparaiso, capturând o corabie spaniolă cu o încărcătură de aur. Urmează o nouă captură: o corabie care transporta argint extras din vestitele mine de la Potosi. Apoi încă o captură: galionul „Scuipă foc” cu 26 de tone argint, 13 casete mari cu aur și nenumărate pietre preţioase, încărcătură evaluată la aproximativ 500.000 de lire

sterline. După ce-și repară nava în portul San Francisco, Drake pleacă spre Apus, străbate Pacificul și ajunge în insulele Moluce. De aici se îndreaptă spre Capul Bunei Speranţe, plutește în lungul coastei africane și, la sfârșitul lunii septembrie 1580, ancorează în portul Plymouth, după o absenţă de doi ani și zece luni. Câștigul realizat în această expediţie, pe jumătate piraterească, pe jumătate ştiinţifică, s-a ridicât la suma, enormă pentru acel timp, de 1.500.000 de lire sterline. Cea mai mare parte dintre bani a revenit Elisabetei. Care patronase expediţia. Ca răsplată pentru beneficiile aduse reginei și tuturor celor care au finanţat călătoria, Drake a fost înnobilat, primind titlul de cavaler de Depford. Ceremonia investirii a avut loc chiar la bordul navei „Golden Hind".

Iritat de isprăvile corsarilor englezi, în general, și ale lui Drake, în special, care aduceau mari prejudicii posesiunilor spaniole, regele Filip al II-lea a protestat, în repetate rânduri, prin ambasadorii săi de la curtea reginei Angliei. Răspunsul dat de Elisabeta regelui Spaniei, în cazul Drake, este caracteristic pentru comunitatea de interese care lega curtea regală engleză de corsarii ce acţionau sub protecţia ei. „În general eu — spunea Elisabeta — nu văd cu ce l-aș putea acuza pe domnul Drake…În timpul lungului său voiaj (1577 — 1570— N.N.), el s-a arătat un om de mare valoare și eu am avut fericirea să-i constat personal calităţile, convingându-mă că este un om de mare autoritate, care s-a condus în permanenţă după regulile lui Dumnezeu și ale Evangheliei.

Activitatea peste mări a navigatorilor și negustorilor englezi a fost, prin urmare — așa cum am putut vedea mai sus — puternic sprijinită de monarhie, iar în perioada guvernării lui Oliver Cromwell, de către republică. Guvernul monarhic mu republican venea, astfel, în întâmpinarea tendinţelor unei părţi importante a nobilimii și a marii burghezii din Londra și din principalele porturi ale ţării, categorii sociale interesate în dezvoltarea cât mai rapidă și mai intensă a traficului maritim transoceanic. Această politică s-a concretizat, la finele secolului al XV-lea și în secolul al XVII-lea, prin înființarea de colonii și comptuare comerciale pe coasta de răsărit a Americii de Nord, în Marea Antilelor, pe coasta de apus a Africii și în India.

Politica de expansiune maritimă a Angliei a avut un puternic suport în marina de război al cărei rol a fost intuit încă de regele Henric al VII-lea Tudor (1485 — 1509), care a iniţiat construirea primelor nave mari cu multe tunuri la bord. Henric al VIII-lea (1509 — 1547), asistat de principalul său sfetnic, Thomas Cromwell, a continuat opera predecesorului său, dotând marina engleză cu noi nave de luptă. Două dintre acestea erau adevărate forţăreţe plutitoare. „Henry Grace à Dieu" avea în jur de o mie de tone, 30 de tunuri mari și 111 tunuri mici, iar „Virgin Mary", 204 tunuri. Tot în timpul domniei aceluiaşi monarh au luat fiinţă noi șantiere navale, s-au construit antrepozite, a început specializarea personalului din marină. Curând după moartea sa. Survenită la 26 ianuarie 1547, a fost înființat un departament naval centralizat pentru conducerea și administrarea marinei; *The Navy Board.*

Aceste premise, create de Henric al VIII-lea, vor permite fiicei sale, Elisabeta,

să consolideze înfăptuirile tatălui ei[1], iar apoi să înfrângă puterea maritimă a Soaniei și să acapareze o bună parte din traficul spaniol din Atlantic.

În luptă cu doi adversari: furtuna și flota engleză

Marea confruntare navală dintre Spania și Anglia din vara anului 1588, determinată de lupta pentru exploatarea bogătiilor Lumii Noi, a fost rezultatul direct al încordării relaţiilor dintre cele două ţări, ca urmare a situaţiei în ternaţionale complexe create de revoluţia antispaniolă din Ţările de Jos. Astfel, în timp ce Elisabeta avea o atitudine favorabila faţă de lupta Ţărilor de Jos, Spania ajuta pe catolicii irlandezi și trimitea agenţi în Anglia să organizeze comploturi împotriva Ellsabetei, în centrul acestor comploturi fiind regina catolică a Scoţiei, Maria Stuart

Relaţiile dintre Spania şi Anglia s-au înrăutăţit și mai mult începând cu anul 1580. În acest an, prin ocuparea Portugaliei de către armatele lui Filip al II-lea. Privi în corporarea coloniilor portugheze și spaniole într-un singur imperiu. Spania devenise cel mai primejdios adversar al Angliei. Această anexiune a împins Anglia la semnarea tratatului de alianţă cu Olanda, din 20 august 1585, ca și la Intensificarea activităţii piraterești împotriva flotei spaniole. În 1585, Francis Drake și Martin Frobisher, în fruntea a 25 de nave, au atacat și jefuit portul Vigo din nord-vestul Spaniei. Din această expediţie cei doi au re venit în Anglia în anul următor. În 1587. Francis Drake întreprinde o nouă serie de acţiuni. Mai întâi intră cu 23 de nave în portul Cadix (Cadiz) și distruge 37 de nave spaniole ce se pregăteau pentru marea debarcare din anul următor. După scufundarea lor, cu toată opoziţia vice amiralului Borough, șeful său, care nu avea mare simpatie pentru acţiunile piraterești, Francis Drake atacă în dreptul capului Sagres din sud-vestul Peninsulei Iberice nava spaniolă „San Felipe", ce aducea din Extremul Orient o încărcătură valorind un milion de lire sterline. Apoi Drake apare în faţa portului Lisabona, sfidând, prin prezenţa sa, pe cel mai bun marinar spaniol, pe marchizul de Santa Cruz, biruitorul de la Lepanto. Cu ocazia acestor acţiuni victorioase, din 1587, Francis Drake a spus, nu fără dreptate, că el „l-a tras de barbă pe regele Spaniei"[2].

Atacurile piraţilor englezi din anii 1585 — 1587, prin violenţa lor, ca și prin pierderile suferite de spanioli, au avut darul să-l urnească din loc pe ezitantul, pe

---

[1] Este Interesant de relevat și faptul că prin 1591 — 1502 regina Elisabeta a Angliei, pe atunci în plină confruntare pe mare cu Spania, a cerut sultanului dreptul de a importa din țările române material lemnos pentru construcții navale, acesta urmând să fie transportat cu ambarcații pe râurile interioare până la Dunăre, unde era încărcat în corăbii, pentru a fi dus mai departe în Anglia.

[2] OLIVER WILLIAM STEVENS et ALLAN WESTEOTT, p. 161. (Pentru această notă ca și pentru cele care vor urma, vezi datele bibliografice de la finele lucrării).

meticulosul Filip al II-lea. Un rol important în declanșarea campaniei din 1588 l-a avut și descoperirea marelui complot organizat, în 1587, de Spania cu concursul Mariei Stuart, împotriva Elisabetei, complot urmat de executarea în același an — la 7 februarie — a fostei regine a Scoţiei.

Astfel, punând capăt unei lungi perioade de pregătiri, Filip a ordonat uriașei sale flote să treacă la sprijinirea acţiunii de debarcare în Anglia.

*

Ideea punerii pe picioare a unei puternice Armade a preocupat Spania mai bine de un deceniu, dar ea n-a prins viaţă decât în martie 1586, când marchizul de Santa Cruz prezentă suveranului său un plan amănunţit de invadare a Angliei. Conform planului, Spania ar fi avut nevoie, pentru reușita acţiunii, de 500 de nave și de 85.000 de oameni. Nedispunând însă de suficiente fonduri, Filip al II-lea a fost nevoit să adopte un plan mai modest.

După aprobarea noului plan de către Filip al II-lea a fost fixată data invaziei: anul 1587. Dar în acest an, așa cum s-a arătat, Francis Drake a atacat prin surprindere portul Cadix cu care ocazie a scufundat o parte din flota spaniolă.

Măsurile luate de Spania în vederea construirii unei Armade au fost, în mare parte, motivate. Spania pierduse un război, în Ţările de Jos, și odată cu el una dintre provinciile cele mai bogate ale imperiului său. Apoi, Spania, ca stat catolic, era înspăimântată de rapiditatea cu care protestantismul smulgea bisericii catolice teritorii după teritorii. În sfârșit — fapt deosebit de important — statul Spaniol constatase, cu un sentiment de profundă neliniște, că Anglia protestanta îi ameninţa din ce în ce mai mult supremaţia maritimă.

Momentul ales de Filip al II-lea pentru invazie părea bine ales. În Anglia, jumătate din populaţie mai era, ne oficial, catolică sau avea vădite simpatii pentru catolicism. În întreaga ţară exista o anumită tensiune generată de închiderea și executarea fostei regine catolice a Scoţiei, Maria Stuart. Până la execuţia sa — 1587 — Maria Stuart reușise să strângă în jurul său un grup cu care complota se de conivenţă cu Filip al II-lea, împotriva Elisabetei. Capul Mariei Stuart căzuse, dar membrii grupului complotist, ca și simpatizanţii acestuia, continuau să existe.

Pregătirile febrile ale Spaniei rivale au avut drept urmări scoaterea Angliei din postura de stat cvasineutru și alăturarea ei la Ţările de Jos. Tratatul semnat de Anglia cu Ţările de Jos, în 1585, a fost determinat de raţiuni exprimate clar de Consiliul privat în 1584, într-un act în care se spunea: „Cu toate că Maiestatea Sa va fi silită să facă război, este mai bine, deoarece războiul se va purta în afara regatului său, ca el să se facă acum, cu ajutorul poporului Olandei și înainte ca regele Spaniei să desăvârșească cucerirea acestei ţări; căci atunci, acest rege (al Spaniei. – *N.N.*)… va fi atât de puternic pe mare și va depinde așa de puţin de alte acţiuni militare și războaie, adică va fi așa de redutabil pentru restul creștinătăţii, încât Maiestatea Sa nu va fi în niciun chip capabilă să reziste atacurilor sale cu

propriile sale forţe…[3]

În preziua invaziei, Filip al II-lea, încrezător în reuşita acţiunii, spera să obţină printr-o singură victorie mai multe lucruri deodată: cucerirea Angliei, restaurarea catolicismului și poate încoronarea sa ca rege al acestei ţări, redobândirea teritoriilor pierdute în Ţările de Jos, securitatea Americii spaniole și consolidarea supremaţiei mărilor.

Pentru punerea pe picioare a Armadei, Spania a obligat la plata unei importante contribuţii bănești toate provinciile sale. Sumele strânse pe această cale au fost rotunjite de masivul ajutor financiar acordat de renumita casă Fugger lui Filip al II-lea. Regele Spaniei urma să dispună, de asemenea, după debarcarea trupelor sale pe plmântul Angliei, de un milion de coroane aur promise de pupa Sixtus al VI-lea. În sfârșit, în ajunul expediţiei, cortesurile votară opt milioane de ducaţi. Această sumă trebuia să fie strânsă prin taxa asupra vinului, cărnii, uleiului și a altor articole de strictă necesitate.

Pianul de atac st Spaniei cuprindea, în linii mari, următoarele acţiuni. La început, flota sa trebuia să stăpânească cu fermitate Marea Mânecii, pentru a permite ar Matei de uscat — 20.000 de soldaţi îmbarcaţi pe Armadă, plus 17.000 de soldaţi din Flandra comandaţi de Alessandro Farnesc, ce urmau să li se alăture — să debarce la Margate. Bătălia decisivă era proiectată să se dea pe pământul Angliei. Spania spera într-o victorie, bizuindu-se pe cei aproximativ 40.000 de soldaţi ai săi, ca și pe defecţiunile ce s-ar fi putut probabil produce în tabăra adversă prin trecerea catolicilor englezi de partea sa.

Planul invaziei, ca orice plan militar, cuprindea și câteva incertitudini, probabilităţi, unele date ipotetice. El conţinea, de asemenea, și unele limite. De exemplu, se prevăzuse ca armata de uscat ambarcată pe nave să stea inactivă, până în clipa distrugerii flotei adverse, pentru a nu-și irosi efectivele. Practic însă, ei nu puteau rămâne simpli spectatori în lupta pe mare și nici cu forţele intacte, întrucât era de presupus că nu numai flota engleza va avea de suferit pierderi, ci și cea spaniolă. În plus, spaniolii nu aveau în apropierea locului debarcării o bază permanentă de unde să poată aduce forţe proaspete sau unde să se retragă în caz de nevoie. Planul mai prevedea, printre altele, ca flota să stăpânească în întregime

Marea Mânecii, până în clipa în care forţele de uscat reuşeau să scoată din luptă armata adversă. Acest punct al planului nu era prea ușor de realizat, deoarece flota engleză, sprijinită, probabil, de cea olandeză, nu putea fi redusă la tăcere prea lesne.

Șef al expediţiei, a fost numit, de către Filip al II-lea, încercatul marinar, marchizul de Santa Cruz. Dar, curând după numirea sa în această funcţie, marchizul muri pe neașteptate. În locul lui, Filip al II-lea numește pe du cele de Parma și pe Guzman, duce de Medina-Sidonia.

Pe primul în calitate de comandant suprem al expediţiei, iar pe celălalt

---

[3] OLIVER WILLTAM STEVENS et ALLAN WESTCOTT, p. 157.

comandant al flotei.

Noua comandă a dat peste cap întregul plan al marchizului de Santa Cruz, expediţia fiind concepută astfel: flota, considerată un simplu mijloc de transport, iar armata de uscat să dea lupta hotărâtoare și să se încoroneze ca biruitoare.

Ducii de Parma și de Medina-Sidonia erau doi militari diametral opuși. Primul a fost unul dintre cei mai mari generali ai veacului său, în timp ce al doilea s-a arătat a fi un șef militar mediocru, nehotărât, lipsit de curaj, și ca marinar lipsit de orice valoare. Spre norocul spaniolilor însă, Guzman avea ca viceamiral un om capabil, pe Diego Flores de Valdes, iar ca șefi de escadră câţiva marinari pricepuţi ca Recalde, Pedro de Valdes și Oquente.

În timp ce Filip al II-lea termina ultimele pregătiri în vederea trimiterii flotei sale spre Anglia, Elisabeta se afla într-o grea cumpănă: să asculte de sfaturile lui Francis Drake, care cerea repetarea acţiunilor din 1587, sau să-și maseze armata pe coastele presupuse a fi locuri de debarcare, de unde să respingă atacurile spaniolilor. De această situaţie a profitat Filip al II-lea, care a putut să se ocupe în liniște de organizarea campaniei. În mai 1588.

Invincibila Armada era gata de plecare. Ea era alcătuită din circa 130 de nave cu un deplasament total de 57 868 de tone. Pe bordul navelor se aflau 2 431 de tunuri, 19 295 de soldaţi, 8 050 de marinari și 2 088 de vâslași. Navele spaniole aveau bordul liber foarte înalt. Datorită pupei și castelului cu mai multe caturi, ele arătau ca veritabile fortăreţe, „teribile la vedere”, dar foarte greu de manevrat. Pe bordul Invincibilei Armade se aflau, în afară de oameni, hrană, tunuri, praf de pușcă, ghiulele și câteva săbii de onoare pe care Filip al II-lea le pregătise spre a fi înmânate lorzilor catolici ce urmau să se alăture spaniolilor.

În acest an, 1588, Anglia nu dispunea de o armată terestră antrenată, capabilă să reziste forţei de uscat a spaniolilor, mai ales redutabilei lor infanterii. În afară de aceasta, Elisabeta era convinsă că odată cu debarcarea armatei ducelui de Parma, populaţia catolică va trece de partea invadatorilor. Deci, dacă Anglia dorea să nu piardă războiul, trebuia neapărat să învingă flota spaniolă pe mare, înainte ca ea să se apropie de coastele engleze pentru a debarca.

La începutul confruntării navale, flota engleză a angajat doar 20 — 25 de nave mari și 10 — 12 nave mici de observare. În scurt timp însă, numărul vaselor crescu la 197, din care 140 au luat parte activă la luptă. Multe dintre navele engleze aveau cam același tonaj ca cele spaniole. Ele erau însă în cea mai mare parte noi, mai ușor de manevrat, capabile să înainteze cu ușurinţă și contra vântului. În plus, ele beneficiau de o artilerie numeroasă și de un echipaj ce număra aproximativ 10.000 de oameni, toţi excelenţi marinari, bine antrenaţi pentru navigaţie și în lupta pe Atlantic, în Mediterana și în mările tropicale. Flota engleză era comandată de lordul mare-amiral Thomas Howard of Effingham, în vârstă de 50 de ani, fiul mai mic al ducelui Norfolk, el însuși fost lord-amiral. În subordinea lordului Howard se aflau oameni ai mării, nume vestite în lupta navală, ca: Francis Drake și John Hawkins. Primul deţinea funcţia de viceamiral, iar cel de-al doilea pe cea de contraamiral. Navele lor comandant erau „Ark”, de 800 de tone, „Revenge”, de 500 de tone și

„Victory* de 800 de tone. Din consiliul de război al flotei, în afara celor trei amintiţi, mai făceau parte Mar tin Frobisher, lord Sheffield și Thomas Fenner. Pavilioanele acestora se aflau pe navele „Triumph", de 1 100 de tone, „White Bear", de același tonaj, și „Nonpareil", de numai 500 de tone.

Regina Angliei dispunea, de asemenea, și de o armată de uscat, care, cam eterogenă și nu prea bine înarmată, avea misiunea de a respinge o eventuală debarcare. Această armată se afla sub ordinele lui Leicester, unul dintre vechii favoriţi ai reginei.

Marea flotă spaniolă părăsi portul Lisabona la 18 mai 1588. Pe drum ea fu surprinsă de o puternică furtună și obligată să facă escală în portul La Coruna, în nord-vestul Spaniei. Când a ridicat din nou ancora, la 22 iulie, alimentele erau deja alterate, provizia de apă împuţinată, iar moralul lui Guzman, duce de Medina-Sidonia, comandantul expediţiei, foarte scăzut. El fu de părere, în aceste condiţii, să se renunţe la expediţie, pe care o considera lipsită de șanse. Dorinţa belicoasă a subordonaţilor săi însă, ce ţineau cu tot dinadinsul să se bată, îl obligă să ordone reluarea marșului. Din cauza vremii rele, Arma da ajunse în apropierea capului Lizard, din sud-estul An gliei, abia peste opt zile, adică la 30 iulie. O navă ușoară engleză, din escadra de supraveghere, zări Armada în aceeași zi. Cu toate pânzele sus, nava de observare se în dreptă spre Plymouth, dând alarma. Vestea apropierii Ar madei de coastele Angliei fu transmisă imediat Londrei de autorităţile navale din Plymouth, prin sistemul aprinderii căpiţelor de fân înșiruite din loc în loc de-a lungul coastei. Scurt timp după sosirea știrii în capitala Angliei. Elisabeta, călare pe cal, purtând armură ca un veritabil general, trecu în revistă trupele, având în dreapta și în stânga ei pe contele de Leicester, pe nepotul său Robert și pe contele de Essex.

Trebuie spus că, în momentul în care Elisabeta îşi inspecta trupele, flota engleză nu era încă pregătită pentru acţiuni ofensive. La începutul operaţiilor, ca număra mai puţin de 40 de nave de observare. Totuși, conform planului elaborat anterior, se trecu la măsurile de apărare și flota fu împărţită în două: o parte, comandată de lordul Henry Seymour, având în subordine pe Palmer și pe *sir* William Winter, supraveghea cu 20 de nave în pasul Calais pe ducele de Parma. Iar cealaltă parte, alcătuind flota de apus, și comandată de lordul Thomas Howard, trebuia să ţină sub observaţie Armada.

În dimineaţa zilei de 31 iulie, Invincibila Armada trecu prin faţa portului Plymouth într-o formaţie de imensă se milună. După o relatare italiană a vremii, Armada era dispusă în formă de unghi, cu o deschidere foarte mare, și orientată spre orașul a cărei populaţie o observa cu respiraţia întretăiată. După aceeași sursă, flota spaniolă, ca o veritabilă armată de uscat, avea grosul forţelor către centru, iar în faţă și în spate era încadrată de avangardă și respectiv ariergardă.

În timp ce Armada defila maiestuoasă prin faţa portului Plymouth, lordul-amiral Howard făcea eforturi des perete pentru a scoate flota sa în larg. Dacă. În acest moment, Guzman ar fi atacat pe englezi, așa după cum îl sfătuiau ofiţerii din statul său major, Armada ar fi repurtat o victorie rapidă și ușoară, datorită, în primul rând, marii sale superiorităţi numerice. El s-a opus însă acestor sfaturi, printre altele și

pentru a respecta ordinul primit de la suveranul său, care-i cerea să evite orice luptă navală piuă în clipa unirii forţelor sale cu cele ale ducelui de Parma. De aceasta desfășurare de forţe, spectaculoasă, dar cu totul lipsită de eficacitate, profită Howard care, beneficiind și de vânt favorabil, se des prinse de lângă ţărm și atacă ariergarda spaniolă. Primul atac englez se soldă cu avarierea gravă a doua nave spaniole. Englezii, însă, știindu-se inferiori numericește evitau să se angajeze într-o bătălie cu întreaga flotă spaniolă, rezumându-se, avantajaţi și de vântul prielnic, doar la scurte și sporadice atacuri. Spaniolii, obligaţi de tactica engleză, dar și de cea pe care ei o adoptaseră, stă te-au tot timpul în defensivă, navigând în formaţie foarte strânsă, navă lângă navă. Cu o astfel de tactică ei au reuşit la prima confruntare să limiteze pierderile numai la două nave: a amiralului Pedro de Valdes, numită „Nostra Señora del Rosario", avariată și capturată de Francis Drake în noaptea de 1 august, și marea navă „San Salvador", distrusă de o puternică explozie în timpul unei lupte.

După o săptămână de mare tensiune, ce le părea spaniolilor fără de sfârșit, imensa lor flotă reuși să se pună la adăpost, ancorând, duminică 7 august, în rada portului Calais. Imediat după sosire, ducele de Medina-Sidonia trimise un mesaj ducelui de Parma căruia îi cerea grabnic ajutoare. Prin această scrisoare ducele de Medina-Sidonia demonstra, încă o dată, lipsa-i de capacitate și de informare, deoarece, prin funcţia pe care o deţinea, el ar fi trebuit să știe primul că ducele de Parma n-avea suficiente mijloace pentru a-și transporta trupele din Ţările de Jos în Franţa, iar dacă ar fi făcut-o, spaniolii ar fi fost pentru olandezi — mult superiori pe mare — o pradă ușoară.

În timp ce ducele de Medina-Sidonia aștepta răspuns la mesajul expediat, englezii, analizând rezultatele luptei lor de până atunci, schimbară tactica. În primul rând îşi întăriră forţele cu escadra lui Seymour, escadră care, în condiţiile ancorării spaniolilor în portul Calais, nu mai avea niciun rost să patruleze de-a lungul coaste lor engleze. Apoi îşi împărţiră flota în patru escadre.

După aceste măsuri, fără a mai lăsa adversarilor vreo clipă de răgaz, flota engleză trecu la atac în noaptea de 7 spre 8 august, profilind și de un vânt prielnic. Opt bruloţi[4] încărcaţi cu praf de pușcă și incendiaţi fură împinși de vânt și de mareea înaltă spre flota spaniolă ancorată în port. La vederea celor opt nave incendiate care înaintau ameninţător — adevărate „maquinas de minas" (maşini de mine) —, spaniolii, pentru a evita un dezastru total, tăiară parâmele, încercând să iasă în larg. Din cauza panicii, ca și a vântului defavorabil, operaţia de sal care fu făcută în dezordine și cu mari pierderi. După unii istorici, ideea folosirii bruloţilor incendiaţi ar fi fost dată de Elisabeta. Alţi istorici, cei mai mulţi, de altfel, se pare, mai aproape de adevăr, susţin că ideea i-a apar ţinut lui Francis Drake.

În ziua următoare, odată cu răsăritul soarelui, galioanele spaniole reușiră să se pună în ordine de bătaie. În acest moment, Francis Drake, în fruntea navelor din

---

[4] Nave mici, încărcate cu materiale explozive, dirijate să lovească marile vase inamice.

subordinea sa, trecu la atac, cu intenţia de a-i sili pe spanioli să eșueze pe bancurile de nisip ale Flandrei.

Spre surpriza englezilor, flota spaniolă, dând dovadă de o mare disciplină tactică și luptând cu îndârjire, putu să acopere retragerea Armadei. Cu toată disciplina și.com bativitatea de care au dat dovadă, vasele de luptă spaniole, în faţa tirului puternic și rapid al artileriei de bord engleze, au suferit pierderi serioase, determinate și de tactica învechită ce au folosit-o. Spaniolii, superiori numericește și cu o infanterie puternică, urmăreau să oblige adversarul la transformarea luptei navale într-o în căierare pe punte, similară luptei pe uscat. Pierderile lor au avut și o altă cauză, explicată de ducele de Medina-Sidonia în raportul său. Iată ce scria el: „Ei (englezii — *N.N.)* au luptat cu artileria lor grea, în timp ce noi am recurs la focurile de archebuză și muschetă”. Cu alte cuvinte, în ziua de 8 august, lupta s-a dat între tunurile engleze de 15 cm și archebuzele și muschetele spaniole.

Această disproporţie de forţe a fost hotărâtoare pentru a înclina victoria de partea englezilor.

Dacă spanioli n-au suferit, în aceasta zi, un dezastru complet, lucrul s-a datorat scăderii disponibilului flotei engleze, ca și nopţii sosite, parcă, pe neașteptate. La căderea serii, multe nave spaniole erau adevărate epave, cu bordajul distrus și palat de sânge, cu sute de morţi și răniţi pe punte. După calcule sumare, în această zi. Armada pierduse peste zece nave și circa 8.000 de oameni, în timp ce englezii aveau doar aproximativ 100 de morţi și unele avarii. Pierderile suferite de spanioli, în ziua de 8 august, raportate la numărul total al navelor și al soldaţilor cu care ei porniseră la luptă nu erau, desigur, prea mari. Dar dacă adăugăm cifrelor și faptul că flota era împrăștiată, dezorganizată și cu moralul foarte scăzut, ne putem face o imagine mai clară despre adevăratul potenţial combativ al Armadei.

Caracterizând această luptă navală, ducele de Medina-Sidonia nota în scrisoarea sa către ducele de Parma: „Ei trag asupra noastră aproape de dimineaţa și până seara, dar nu vor să se apropie de noi. Eu le-am dat toate ocaziile. Am lăsat nave pentru a-i tenta să le abordeze. Ei n-au făcut-o, iar eu n-am niciun remediu, deoarece ei sunt mai rapizi, iar noi ne mișcăm încet. Noi am terminat muniţiile, iar oamenii mei sunt sfârșiţi”[5].

A doua zi după luptă, la 9 august, spaniolii ţinură un consiliu de război. La consiliu, comandanţii se plasară pe două poziţii diametral opuse: unii, mai bătăioși, cerură reluarea luptei. În timp ce ceilalţi, mult mai nume roși, fură de părere ca flota să se reîntoarcă acasă, navigând spre nord și dublând insulele Orcade (Orkney) – din nordul Angliei — pentru a evita o nouă ciocnire cu flota engleză. După discuţii nu prea lungi, ducele de Medina-Sidonia acceptă crea de-a doua propunere, care fu pusă imediat în practică.

Englezii, care nu scăpaseră nicio clipă din ochi Armada, au urmărit-o un timp, în drumul ei spre nord. Terminând însă muniţiile și praful de pușcă, ei fură nevoiţi

---

[5] F. YORK POWELL ei T.F. TOUT, p. 580.

să abandoneze urmărirea, în dreptul regiunii de coastă de la Firth of Forth (din nord-estul Angliei). Astfel englezilor le-a scăpat printre degete distrugerea totală a flotei adverse. În acel timp, în Anglia unii oameni au acuzat-o pe Elisabeta că, din cauza proverbialei ei zgârcenii — acordarea insuficientă de fonduri pentru înzestrarea flotei — ar fi ratat distrugerea totală a Armadei. Adevărul este că situaţia economică de atunci a Angliei nu-i permitea să construiască — așa cum o va face mai târziu — o flotă capabilă nu numai să respingă ina micul, dar să-i dea chiar lovituri decisive.

Victoria împotriva Armadei a fost sărbătorită cu mare fast. La Londra, în cinstea biruinţei, s-au arborat drapele albastre, simbolizând marea, iar la catedrala Sfântul Paul, a avut loc un serviciu religios solemn, la care a participat o mare mulţime, în frunte cu regina.

Scăpată de sâcâitoarea urmărire a englezilor, Aimada naviga cu toată viteza spre casă. Din cauza terminării apei potabile și a hranei însă, a fost nevoită să facă o escală în Irlanda, care avea avantajul pentru spanioli că era o ţară catolică, adversară Angliei protestante. În timpul escalei se produse o scurtă ciocnire cu englezii, soldată cu pierderea câtorva corăbii spaniole. După părăsirea ţărmului Irlandei, Armada fu prinsă din nou de furtună, suferind noi pierderi. La reîntoarcerea în Spania, în octombrie același an, Armada nu mai avea decât 50 de nave cu 10.000 de oameni, bolnavi și lihniţi de foame. La sfârșitul expediţiei din anul 1588, Guzman, ducele de Medina-Sidonia, comandantul Armadei, albit, ca dintr-odată, arăta ca un moșneag. Acuzat de Filip al II-lea că din cauza lui Spania a pierdut un război, Guzman a încercat să se dezvinovăţească, motivând că flota sa a fost învinsă nu de Elisabeta, ci de furtună. Regele, furios, i-a replicat: „Te-am trimis să te baţi cu oamenii, nu cu vânturile. În această înfrângere, Guzman avea, fără îndoială, partea sa de vină — incompetenţa — dar tot atât de adevărat era și faptul că și condiţiile meteorologice au fost, tot timpul, potrivnice spaniolilor. De toate acestea s-au folosit englezii. Bătând o medalie în cinstea victoriei, ei au săpat pe ea următoarele cuvinte: *„Flavit Deus et dissipati sunt"*[6].

Factorii meteorologici au jucat, într-adevăr, un rol de loc neglijabil în cursul campaniei Armadei. Flota spaniolă, improprie pentru o navigaţie pe ocean, s-a bă tut într-o perioadă a anului în care Marea Mânecii este de obicei neguroasă și bântuită de puternice furtuni. Aceeași stare atmosferică a măcinat și moralul marinarilor, dar mai ales al soldaţilor spanioli, neobișnuiţi, în genere, cu vicisitudinile călătorilor pe mare. Adevăratele cauze trebuie căutate însă în planurile de luptă și, îndeosebi, în calităţile sau în slăbiciunile celor două flote inamice.

Planul spaniol, grandios ca intenţii, a prezentat chiar din faza de elaborare o serie de puncte slabe, ca: divizarea forţelor în două, în flotă și în armata de debar care, apoi numirea în fruntea expediţiei a unor ofiţeri fără experienţa luptei pe mare.

---

[6] „Dumnezeu a trimis furtunile și ei s-au împrăștiat" (OLIVER WILLIAM STEVENS et ALLAN WESTEOTT, p. 170).

În plus, soldaţii şi mă rinarii din cadrul Armadei — spanioli, portughezi, italieni —, în marea lor majoritate mercenari, se dușmă ne-au între ei, fiind interesaţi să realizeze o serie de câştiguri de pe urma expediţiei, decât să obţină victoria pentru fi lip al II-lea.

Cu toate că cele două flote — în momentul primei confruntări directe — aveau forţe sensibil egale, englezii au ieșit învingători, pentru că navele lor oceanice s-au dovedit, de la început, superioare celor spaniole, greoaie și dificil de manevrat pe apele agitate ale Atlan ticului. Armamentul de care dispunea flota engleză a fost superior celui spaniol. A avut la dispoziţie mai multe guri de foc, mai puternice și cu o bătaie mai lungă, reușind astfel să ţină la distanţă flota spaniolă căreia i-a provocat, printr-un tir precis, mari pierderi. Mari nani englezi, spre deosebire de echipajele spaniole, aveau antrenament al luptei pe mare, îşi cunoșteau mai bine meseria decât adversarii lor, și au dat dovadă de mai mult curaj și de mai multă iniţiativă. Tot în această or dine de idei trebuie să consemnăm faptul că englezii au avut în fruntea lor un comandament mai capabil decât cel spaniol și cu îndelungată experienţă marinărească.

Pentru Spania eșecul suferit, în anul 1588, a constituit un moment de răscruce. Ea era de aproape un veac stăpâna mărilor, deși, așa cum a dovedit-o Armada, nu știa încă ce înseamnă războiul pe mare. În această bătălie navală a suferit o usturătoare înfrângere. Cu toate acestea rămânea încă o forţă de temut, spre deosebire de Anglia care se afla abia la începutul ascensiunii sale maritime.

Dacă Spania ţinea cu tot dinadinsul să rămână o mare putere, să nu împartă dominaţia mării cu nimeni, ar fi trebuit să tragă imediat consecinţele care decurgeau din înfrângerea suferită și să ia măsuri de redresare. Monarhia spaniolă însă, cu instituţiile ei depășite, privind înapoi spre evul mediu, nu era în stare să remedieze situaţia creată de dezastrul Armadei și astfel perioada care a urmat a fost aceea a marelui declin al puterii spaniole.

Bătălia navală din anul 1588 a dovedit, cu prisosinţă, că în lupta dintre galeră și navă, ultima a câştigat o victorie decisivă. Aceasta datorită faptului că nava, în comparaţie cu galera, era mai ușoară, mai rapidă și mai lesne de manevrat.

Bătălia navală din 1588 a adus modificări substanţiale și în tactica de luptă. Navele nu se vor mai îndrepta de la început una împotriva alteia, ci, după exemplul dat de englezi, se vor lupta de la distanţă, cu tunurile, deplasându-se paralel cu inamicul; abordajul va veni nu mai în faza a doua a luptei. Această nouă tactică de luptă a dus la micșorarea numărului de tunuri din pro va și din pupa și la mărirea numărului tunurilor din bor duri, amplasare mai corespunzătoare formaţiei noi de luptă, numită *linie de șir.*

Lupta navală dintre cele două flote a mai scos în evidenţă că victoria înclină de partea acelora care au curajul să renunţe din timp la metodele vechi de luptă, înlocuindu-le cu altele noi, așa cum au procedat în 1588 englezii. În al doilea rând, ea a arătat că bătălia navală trebuie minuţios pregătită și condusă de oameni cu experienţă, cu înaltă pregătire, și nu lăsată pe mina unor neiniţiaţi, de pildă, în cazul Armadei. În sfârșit, ea a mai evidenţiat faptul că nu e suficient să te ocupi doar de

tactica proprie de luptă, ci și de cea a adversarului, căruia, studiindu-i în permanenţă dispozitivele, urmărindu-i acţiunile, să-i descoperi punctele vulnerabile pentru a le exploata la maximum.

Războiul anglo-spaniol n-a luat sfârşit odată cu înfrângerea Armadei, ci a continuat, numai pe mare, și după 1588.

În 1589, parlamentul englez o sfătuia pe Elisabeta să-i atace pe spanioli, ea represalii, în propriul lor ieri toriu, ceea ce ea a acceptat în același an, Francisc Drake, în fruntea unei escadre care transporta și un corp expediţionar, numărând circa 18.000 de oameni, atacă și distruse flota spaniolă staţionată în portul La Coruna. Apoi corpul expediţionar fu debarcat și îndreptat spre Lisabona pentru a o cuceri. Această acţiune a fost o greșeală, deoarece corpul de debarcare era mult inferior trupelor spaniole, atât numeric, cât și din punctul de vedere al pregătirii de luptă. Sfârşitul a fost o categorică înfrângere, soldată cu pierderea a jumătate din efectivul angajat în acţiune.

În 1591 Elisabeta trimise împotriva Spaniei o nouă expediţie, de data aceasta condusă de lordul Thomas Howard, cu scopul de a captura galioanele spaniole care aduceau aur, din colonii. Escadra lui Howard, atacată de o puternică escadră spaniolă în apropierea insulelor Azore, fu nevoită să bată în retragere. Viceamiralul Richard Grenville, care comanda „Revenge", nava-amiral din anul 1588 a lui Drake; întârziind manevra de degajare, se văzu dintr-odată înconjurat de escadra spaniolă. De la căderea nopţii până la ora 11, a doua zi, Grenville, luptă succesiv cu cincisprezece nave inamice, reușind să scufunde trei. La capătul acestei lupte inegale, grav rănit, el fu luat prizonier și condamnat la moarte. Înainte de a fi executat, el spuse următoarele cuvinte: „Aici mor eu, Richard Grenville, cu suflet bucuros și liniștit, pentru că mi-am dat viaţa cum trebuie s-o facă un soldat bun care s-a luptat pentru regina sa, pentru cinstea și religia sa". Vitejia și moartea lui Grenville i-au inspirat lui Walter Raleigh, alt mare navigator al veacului al XVI-lea, cele mai frumoase pagini din câte au așternut vreodată pe hârtie căpitanii marinei engleze.

Patru ani mai târziu, în 1595, Francis Drake şi John Hawkins. Devenit viceamiral, au fost trimiși într-o expediţie în Indiile Occidentale, care avea să fie ultima din viaţa lor. John Hawkins a murit, de febră, chiar la începutul expediţiei, iar Francis Drake a pierit în valuri, în ianuarie 1596, odată cu scufundarea navei sale, în largul coloniei spaniole de la Puerto Bello. Situată pe coasta de nord a istmului Panamá.

De la înfrângerea Armadei trecuseră opt ani și Filip al II-lea nu renunţase încă la ideea de a invada și cu ceri Anglia. Acum, în 1596, regele Spaniei, simţindu-se aproape de sfârșitul vieţii, era nerăbdător să treacă la acţiune pentru a încheia, printr-o victorie, agitata și ne norocoasa lui domnie. De febrilele sale pregătiri află însă Elisabeta care, urmând vechea idee tactică a lui Fran cis Drake, ordonă lordului Thomas Howard și contelui de Fssex — primul deţinând funcţia de comandant al flotei, iar cel de-al doilea pe cea de șef al trupelor de uscat — să distrugă flota spaniolă înainte ca ea să pornească asupra Angliei. În iunie 1596, 17

nave engleze și 18 olandeze atacară portul Cadix, provocând spaniolilor pagube în valoare de 11.000.000 de ducaţi. Insuccesul din iunie îl îndârji și mai mult pe Filip al II-lea. Lăsând la o parte orice prevedere, el ordonă flotei, compusă dintr-o sută de nave cu circa șaisprezece mii de oameni la bord să pornească la drum. La 15 octombrie 1596 părăsi ţărmurile Spaniei. La câteva luni după plecare însă, ea fu împrăștiată de furtună în largul capului Finisterre (în sud-estul Peninsulei Iberice). În anul următor, Filip al II-lea trimise împotriva Angliei o nouă flotă, care fu și de astă dată împrăștiată de furtună. În 1599, la un an după moartea lui Filip al II-lea, Spania avea din nou gata de luptă circa 100 de nave. Ele însă nu au încercat repetarea acţiunilor din anii anteriori, mulţumindu-se doar cu protejarea convoaielor ce transportau aur din America spre Spania. Era și aceasta o lipsă de iniţiativă, o recunoaştere tacită a inferiorităţii flotei spaniole în faţa celei engleze.

Victoria în războiul naval, dobândită de Anglia în de trimentul Spaniei, s-a datorat, în mare parte, politicii maritime duse de Elisabeta. Care s-a dovedit foarte receptivă ia sugestiile unui Howard sau Walter Raleigh, privind dezvoltarea flotei de luptă, creată de predecesorii ei.

Înfrângerea Armadei a marcat începutul declinului supremaţiei spaniole pe mare și în același timp, apariţia unei mari puteri maritime — Anglia — a cărei politică de expansiune și dominaţie pe mare se va manifesta tot mai vehement.

În timp ce Spania îşi continua declinul economic și politic, Anglia se dezvolta cu mare repeziciune. Într-un singur secol populaţia Angliei crește cu 50” /o, iar Londra ajunge printre cele mai populate orașe din Europa, urmând Parisul și Neapolul. Traficul maritim se intensifică substanţial, produsele industriei textile și, îndeosebi, postavul ocupând primul loc; în mai puţin de două secole, numărul sulurilor de postav exportat a crescut de la 5.000 la 100.000.

Pe plan militar, Spania, deși slăbită de lungul război cu Anglia, era obligată, pentru a-și menţine poziţiile strategice, să-și împartă forţele sale maritime în două: o parte în Mediterana, iar alta în Atlantic. Flota spaniolă formată, în mare parte, din nave demodate, cum erau galeasele din Mediterana, era cu totul insuficientă pentru a putea permite Spaniei să apere un imperiu vast și să asigure monopolul comerţului pe mare. O soluţie a ieșirii din acest impas ar fi fost mărirea numărului de nave și de oameni instruiţi. Această măsură însă nu era realizabilă din cauza marilor dificultăţi economico-financiare ale Spaniei. Apoi, Spania, cu toate că îşi propusese să renunţe definitiv la serviciile mercenarilor, va fi obli gată — lipsindu-i, în bună parte, personalul naval ca lificat — să angajeze în continuare piloţi olandezi, care cunoșteau mai bine decât cei spanioli navigaţia spre India.

În veacul al XVII-lea, Spania a cunoscut o nouă înfrângere, mai puţin spectaculoasă ca cea din 1588, dar cot atât de plină de urmări. Este vorba de

răscoala izbucnită în Portugalia[7], în 1640. În acest an, la 1 decembrie, un grup de nobili rebeli au dezarmat garda palatului re gal din Lisabona, obligând-o pe ducesa de Mantova, regenta Portugaliei, să părăsească ţara. După ocuparea pa latului regal și alungarea regentei, nobilii răsculaţi au proclamat Portugalia stat de sine stătător. Cu toate că Spania a înţeles ce înseamnă pentru ea pierderea Portugaliei, n-a avut totuși suficientă forţă pentru a o recuceri.

În același veac, al XVII-lea, Olanda cunoscu o rapidă ascensiune. Porturile sale, Flessingen și Amsterdam, erau primele porturi ale Europei, iar navele olandeze brăzdat toate mările. Rapida expansiune maritimă a Olandei va stârni invidia negustorilor și armatorilor englezi, fapt ce va duce la un puternic conflict naval între Anglia și Olanda.

[7] În 1580, ca urmare a faptului că tronul portughez a rămas vacant, trupele spaniole au invadat Portugalia și în 1581 cortesurile acestei țări au fost silite să proclame rege pe Filip al II-lea al Spaniei; se realiza astfel o uniune personală între cele două regate iberice.

Capitolul 2

ANGLIA, OLANDA ȘI FRANŢA DE LA ACTELE DE NAVIGAŢIE PÂNĂ LA PACEA DE LA UTRECHT (1713)

Ascensiunea Olandei și răspunsul Angliei prin actele de navigaţie

Secolul al XVII-lea a fost bogat în mari confruntări maritime, devenite deosebit de intense după 1650. Principalii protagoniști au fost Olanda, Anglia și Franţa. La lupta pentru stăpânirea marii va participa, de asemenea, și Spania, dar rolul ei va fi mai redus, deoarece dezastrul Invincibilei Armada a constituit o lovitură grea pentru potenţialul naval spaniol

Un loc cu totul aparte în expansiunea maritimă din secolul al XVII-lea l-a ocupat Olanda.

Încă din secolul al XII-lea, regiunea din Europa occidentală, cunoscută sub numele de Ţările de Jos — cuprinzând și teritoriul viitorului stat olandez —, era una dintre cele mai importante zone ale activităţii comerciale, industriale și financiare de pe continent. Descoperirile geografice au dat un nou și puternic impuls economiei Ţărilor de Jos, stimulând, îndeosebi, comerţul maritim. Centrul de greutate al acestei activităţi, până către finele secolului al XVI-lea, a fost marele oraș-port de la gura râului Escaut (Schelde) Anvers. Ţările de Jos, ca posesiuni ale Casei de Habsburg, care domnea și în Spania, deţineau cea mai mare parte a comerţului cu coloniile spaniole din America și efectuau o mare parte dintre operaţiile de credit financiare ale imperiului lui Carol Quintul.

În timpul marii răscoale antispaniole din ultimele decenii ale secolului al XVI-lea, provinciile nordice – Olanda și Zeelanda — au devenit centrul rezistenţei Ţărilor de Jos împotriva politicii de agresiune economică, politică și religioasă, dusă de Filip al II-lea. Un moment important în istoria viitorului stat olandez l-a constituit răscoala din 1572, când în ziua de 1 aprilie, „les gueux de la mer”[8] au cucerit, prin surprindere, orașul Brielle din delta Rinului. Această acţiune a pus bazele viitoarei re publici burgheze a Olandei. După o serie de înfrângeri pe uscat și pe mare, Spania încheie, în 1609, un armistiţiu prin care recunoaşte independenţa Republicii Provincii lor-unite (denumirea de atunci a Olandei)[9]. În 1648, celebrele tratate din

---

[8] „Gueux” (golani, poreclă dată în derâdere de contele de Berlaymont, consilier al regentei Țărilor de Jos, Margareta de Parma, grupului de răsculați care au format, la 24 martie 1566, organizația politică numită „Compromisul de la Broda. La 5 aprilie 1566, cu prilejul unui banchet de 300 de persoane, ținut la Bruxelles, într-o atmosferă de puternic entuziasm, participanții au adoptat porecla lui Berlaymont ca nume de luptă. Însemnele „golanilor” erau un blid, o desagă și o medalie eu efigia lui Filip al II-lea, însoțită de o remarcă ironică.

[9] Actul de constituire a Republicii Provinciilor-unite a fost „Uniunea de la Utrecht” din 1579, prin care s-a format o federație din cele șapte provincii nordice ale Țărilor de Jos:

Westfalia care au pus capăt războiului de 30 de ani, consacră, în mod definitiv, independenţa politică a Republicii Provinciilor-unite.

În primele decenii ale secolului al XVII-lea, Olanda ajunsese cea mai mare putere colonială și comercială din Europa. Marx scria că ea era „naţiunea capitalistă model a secolului al XVII-lea”[10]. Prin marile porturi Amster dam, Middelburg, Flessingen, armatorii, negustorii olan dezi și zeelandezi făceau comerţ intens cu Anglia, Scoţia, ţările din Marea Baltică, orașele hanseatice și Rusia. Dar traficul maritim olandez era dirijat nu numai spre nord, ci și spre sud, unde, în 1580, se produsese un eveniment cu mari consecinţe pentru expansiunea maritimă viitoare a Olandei. În acest an. Portugalia a fost anexata de Filip al II-lea, fapt care a întrerupt comerţul olandez cu fostul regat lusitan. Evenimentul din 1580 a mărit și mai mult dificultăţile întâmpinate de comerţul olandez în porturile iberice, dificultăţi generate de ostilitatea crescândă a Spaniei ca urmare a războiului din Ţările de Jos. În faţa acestei situaţii, negustorii olandezi s-au văzut nevoiţi să aducă ei din India, tradiţionalele produse ale Orientului, pe care portughezii și spaniolii refuzau să le mai livreze. Navele olandeze pornesc deci pe tradiţionala rută portugheză, care ajungea în Indii înconjurând Afri ca în 1595, orașul Amsterdam echipează câteva nave sub comanda lui Houtman și de Keyser. Acestea ocolesc Afri ca, ajungând în insula Java (Djawa), de unde se întorc doi ani mai târziu cu o încărcătură foarte bogată. Pentru a întări marina comercială angajată în înlăturarea con curenţei maritime engleze, dar și pentru a pune capăt luptelor care se dădeau între ele, sleindu-le resursele, diferitele companii olandeze au fuzionat în martie 1602, punând bazele unei mari organizaţii comerciale. Vere*enigde Oost-Indische Compagnie* — Compania Unită a Indiilor Orientale. Această companie, prima mare societate pe acţiuni, cu un capital iniţial de 6.500.000 de florini, avea în frunte un comitet de direcţie, alcătuit din 17 membrii aleși și se afla sub un control, mai mult simbolic, al Statelor Generale. Compania avea dreptul să încheie tratate cu regii indigeni, să armeze flote, să dispună de soldaţi, să numească și să revoce funcţionarii.

În anul înființării, 1602, Compania era proprietara unei flote importante de 160 de nave, din care 30 aveau până la 60 de tunuri fiecare; în subordinea companiei mai erau 15.000 de marinari și o armată de circa 10.000 de oameni. Portul principal al companiei a fost Middelburg din provincia Zeelanda.

Dispunând de o mare forţă economică și maritimă și folosind, îndeosebi, expediţiile organizate sub egida Companiei Indiilor Orientale, Olanda a reușit să-și constituie un mare imperiu colonial, care se întindea pe ţărmurile Indiei, în Ceylon, Malacca, Siam, Formosa.

Olanda. Zeelanda, Frizia, Groningen, Zuiderzee, Overijsel și Gueldra. Olanda, fiind cea mai mare și mai bogată, va da, mai târziu, numele ţării.

[10] K. MARX, Capitalul, vol. I, p. 746.

Astfel, în anul 1606, a flotă olandeză comandată de Matelieff de Jong a asediat colonia portugheză din Malacca, distrugând cele zece galioane trimise în ajutor. Apoi de Jong s-a îndreptat spre insulele vecine, impunând autoritatea Companiei la Bantenan, Temate, Amboina etc.

În anul 1611, olandezii se ciocnesc cu englezii în faţa portului Surate de pe coasta apuseană a Indiei, în vecinătatea Eombayului. Apoi, în 1623, distrug colonia înteme iată de englezi în insula Amboina, iar în 1624 izgonesc pe aceiași englezi din Banda. Aceste acţiuni consolidează așezarea olandezilor în insulele Sonde. În marea insulă Java, a cărei exploatare va deveni unul dintre obiectivele principale ale activităţii economice olandeze în Orientul îndepărtat, este întemeiat, în anul 1621, orașul Batavia. Republica Provinciilor-unite îşi asigurase deci în mod statornic monopolul comerţului cu Extremul Orient.

Navigatorii și negustorii olandezi vor fi singurii europeni admiși să-și instaleze un comptuar în Japonia și să întreţină relaţii comerciale cu China. Trebuie, de asemenea, menţionat că, pentru a-și asigura și mai bine legăturile cu Extremul Orient, olandezii au făcut, în 1652, din Colonia Capului (de la Capul Bunei Speranţe), ce aparţinuse până atunci Portugaliei, o așezare agricolă specializată în cultivarea legumelor și cerealelor. Aceasta a constituit o bază de aprovizionare cu alimente și zarzavaturi proaspete pentru navele ce înconjurau continentul african.

Altă mare regiune geografică în care au acţionat navigatorii și negustorii olandezi a fost Atlanticul. Atacurile lor s-au îndreptat cu precădere împotriva navelor și bogatelor posesiuni iberice din zona Mării Antilelor și de pe coasta de nord-est a Americii de Sud. De pildă, în 1607, spaniolii suferă o grea lovitură în Atlantic. Vestitul a-mi ral și navigator olandez van Heimskisk, cunoscut deja prin explorările făcute în Oceanul Artic și prin călătoriile în Extremul Orient, se îndreaptă spre Spania în fruntea unei escadre formată din 21 de nave comerciale, transformate în nave de luptă și din patru nave de transport. Misiunea sa era protecţia navelor olandeze, ce veneau din Mediterana sau Pacific. Împotriva eventualelor atacuri spaniole. Ajuns cu escadra sa în apropierea Gibraltarului, van Heimskisk execută o acţiune preventivă împotriva forţei navale spaniole din regiune, compusă din 11 galioane mari și 11 galere, comandate de Alvarez d'Avilla, veteran al celebrei bătălii de la Lepanto din 1571. Jumătate din escadra lui Alvarez d'Avilla fu distrusă și două mii de spanioli uciși.

În 1622, în Olanda se înființează „Compania Indiilor Occidentale" cu scopul de a lovi în poziţiile deţinute de spanioli pe continentul american. Astfel, olandezii pun stăpânire pe o mare parte a coastei de nord-est a Americii de Sud, unde au creat colonii. În Brazilia ocupă posesiu nile portugheze Santos (1624) și Pernambuco (1630). Tot în 1630, olandezii cuceresc portul Caracas din Venezuela.

Olandezii și-au îndreptat atenţia și spre America de Nord, trimiţând nave și coloniști încă de la începutul secolului al XVII-lea. În 1610, ei se stabilesc pe malurile fluviului Hudson care le asigura o cale excelentă de pătrundere spre Marile Lacuri și spre Canada. În 1622 întemeiază pe acest fluviu Noul Amsterdam, viitorul

New York.

În sfârşit, o altă regiune geografică în care olandezii efectuau un trafic maritim deosebit de intens era în nordul Europei, în Marea Baltică. De acolo navele olandeze transportau grâu, cânepă, și mai ales cherestea, atât de necesară construcţiilor navale.

Principalul instrument al expansiunii olandeze a fost, desigur, marina. Locuitorii Republicii Provinciilor-unite aveau vechi tradiţii de navigaţie în Marea Nordului, unde pescuiau mari cantităţi de pește. Se ajungea până la o producţie de 300.000 de tone de pește sărat anual. Datorită flotei sale comerciale și priceperii în ale navigaţiei de care dădeau dovadă locuitorii ei, Olanda s-a substituit vechilor puteri maritime, Spania și Portugalia, exercitând în tot secolul al XVII-lea o adevărată preponderenţă economică.

În privinţa calităţii construcţiilor navale, olandezii de păşesc cu mult pe englezi și spanioli. Șantierele lor navale erau excelent organizate, bine înzestrate, cu gatere acţionate de forţa vântului și cu macarale de mare putere. Având o poziţie dominantă în comerţul din Marea Baltică, olandezii obţineau cu preţuri scăzute materiile prime necesare construcţiei de nave: cherestea, în cânepă, smoală. Astfel, pe șantierele navale olandeze se plăteau lucrătorilor salarii incomparabil mai mari decât pe șantierele engleze sau franceze. Beneficiind deci, prin plătirea unor salarii mari, de lucrători de înaltă calificare, olandezii puteau să producă nave mai multe, mai perfecţionate și de tipuri variate. Cu marina lor numeroasă și bine înzestrată din punct de vedere tehnic, olandezii au făcut din comerţul lor o politică naţională de expansiune maritimă, sprijinită de tunurile puternicelor escadre de luptă. Iar reușita acestei mari politici maritime era asigurată de un personal cu o înaltă calificare în diferite domenii de activitate, marinarul olandez fiind în același timp navigator, negustor și soldat.

Principalul adversar al supremaţiei comerciale olandeze pe mări, care n-a așteptat prea mult pentru a începe lupta în vederea înlăturării acestei supremaţii în favoarea sa, a fost Anglia.

În prima jumătate a veacului al XVII-lea, economia engleză a cunoscut o rapidă perioadă de ascensiune reflectată și în dezvoltarea marinei. În acest sens este deosebit de semnificativă recomandarea celebrului bărbat de stat al Angliei elisabetane, Walter Raleigh, care spunea: „Cine stăpânește comerţul pe mare, stăpânește bogăţia lumii, deci lumea însăși”. Așadar s-a acordat o atenţie sporită marinei comerciale engleze, care între anii 1576 și 1662 și-a dublat numărul navelor. Astfel, unele statis tici arată că deja în timpul domniei lui Iacob I (1603 — 1625), flota comercială engleză dispunea de peste două mii de nave, în afara ambarcaţiilor mici sau de pescuit. Între acestea, patru sute erau nave de peste o sută de tone, iar o sută de nave aveau peste două sute de tone. Cea mai mare navă engleză „The Trade Increase”, aparţinând Companiei Indiilor Orientale, depășea 1.000 de tone, cifră impozantă pentru acele timpuri.

În afară de economie și marină, în prima jumătate a secolului al XVII-lea, Anglia acordă o mare atenţie problemei coloniale. Sunt vizate mai ales America de Nord

și Indiile de Vest. Astfel, pe la mijlocul veacului amintit. Anglia stăpânea în partea vestică a Atlanticului Jamaica, Barbados, Bermudele, câteva insule mici, plus o serie de colonii mari pe continentul american: Noua Anglie în nord, Virginia și Maryland în sud. Coloniștii englezi de pe aceste teritorii se cifrau la mai mult de o sută de mii de oameni. După 1660, Anglia a adăugat coloniilor sale Tanger, în nord-vestul Africii, și Bombay, în India.

Revoluţia burgheză din 1640 — 1648 și instaurarea re publicii sub Oliver Cromwell au creat în Anglia premise deosebit de favorabile pentru expansiunea maritimă și comercială în care erau interesate, deopotrivă, marea burghezie și nobilimea.

În scurta sa existenţă, republica engleză a elaborat o serie de legi, dar nici unele, probabil, n-au jucat un asemenea rol în viaţa Angliei ca cele privitoare la navi gaţie, votate de parlament la 3 octombrie 1650 și 19 octombrie 1651. De pildă, prin actul votat la 3 octombrie 1650 s-a hotărât ca navele străine să nu mai aibă voie să facă comerţ cu coloniile engleze, fără o prealabilă autorizaţie a parlamentului sau Consiliului de stat.

După votarea legii din octombrie 1650 parlamentul englez trimise la Haga, în februarie 1651, o ambasadă for mată din Strickland, Oliver Saint-John și John Thurloe pentru a propune Olandei realizarea unei uniuni politice strânse, consfinţită printr-un tratat de alianţă perpetuă ce urma să fie semnat mai târziu. Olanda a respins oferta Angliei, deoarece se temea ca acceptarea aceasta să nu ducă la pierderea independenţei sale politice și economice. La Londra, acest refuz a fost taxat ca un adevărat afront. Negustorii din City, considerându-se jigniţi, au început să se agite din ce în ce mai mult, ceea ce a dus la cea de-a doua lege, votată de parlament la 19 octombrie 1651. Această lege, denumită „Actul pentru sporirea flotei comerciale și încurajarea navigaţiei naţiunii engleze*, întărea și completa prevederile legii din octombrie 1650.

Adoptarea „Actului de navigaţie* însemna o lovitură deosebit de grea pentru comerţul olandez, deoarece Olanda, acum principalul intermediar în comerţul mondial, se vedea aproape cu totul exclusă de la negoţul cu Anglia. Se mai adăuga apoi la animozităţile maritime dintre cele două state și cererea Angliei, refuzată de olan dezi, ca navele engleze să primească în apele ei teritoriale „primul salut", adică să fie salutate ele întâi de navale olandeze. Refuzul Olandei de a acorda navelor engleze „primul salut* a fost explicat de Grotius, jurist și diplomat olandez, născut la Delft, în 1585, autorul lucrării *Despre dreptul războiului și al păcii,* ca un principiu al libertăţii pe mare, opus celui exprimat de englezi și care proclama „stăpânirea mărilor și instituirea cvasimonopolului traficului maritim la mare distanţă. Anglia mai susţinea, de asemenea, că ruinarea ţărilor vecine în favoarea prosperităţii sale este o acţiune salutară, recla mată de necesitatea dezvoltării economiei naţionale engleze. Cu aceste teorii, larg sprijinite de Cromwell. Care era preocupat în permanenţă de avântul maritim al Angliei, n-a fost de mirare că războiul dintre cele două ţări a izbucnit atât de repede și cu atâta violenţă.

În sfârșit, mai trebuie spus că în 1652, când a început primul război anglo-

olandez, Anglia avea o bună poziţie internaţională, mai ales în ce privește raporturile sale cu două dintre principalele puteri maritime. În 1649, Spania o recunoscut Anglia republicană, iar în decembrie 1650, ambasadorul spaniol Cardenas a fost primit solemn de parlamentul englez. Peste doi ani, în decembrie 1652, Mazarin, cu toată opoziţia cercurilor conducătoare franceze și cu toate ciocnirile care aveau loc pe mare între navele engleze și franceze, a recunoscut și el republica engleză.

Primul război anglo-olandez

Pentru a lupta cu succes cu Olanda și pentru a-i smulge supremaţia pe mare, Anglia avea nevoie de o flotă puternică. Războiul cu Spania, de la finele secolului al XVI-lea, a demonstrat înaltele capacităţi de luptă ale flo tei engleze. În timpul revoluţiei și apoi sub regimul republican, flota s-a bucurat de o mare atenţie, deoarece numai prin ea puteau fi înlăturaţi rivalii pe mare ai noii Anglii burgheze.

Dezvoltarea marinei de război engleze, în timpul revoluţiei. A fost determinată, în primul rând, de un act de răzvrătire. O parte a flotei de luptă, condusă de prinţul Rupert, comandantul armatei lui Carol I, s-a răsculat, părăsind Anglia și refugiindu-se în porturile străine. De aici, din porturile străine, ea pleca în acţiuni ce se soldau deseori cu scufundarea navelor republicane engleze. Negustorii din Londra, ca și cei din porturile Mânecii, nemulţumiţi de această stare de lucruri au început să exercite, prin parlament, presiuni asupra conducerii ţării, în vederea înființării unei puternice flote de război. Ca urmare a acestor presiuni, parlamentul și Consiliul de stat au luat o serie de măsuri care au contribuit, după cum a remarcat Julian Corbett, renumitul istoric al marinei engleze, la transformarea flotei republicane într-una dintre cele mai mari puteri navale din lume. Același istoric consideră că Anglia n-ar fi reușit totuși să devină o mare putere navală, dacă flota engleză n-ar fi avut în fruntea sa oameni ca Robert Blake.

Robert Blake s-a născut în anul 1599. La Bridgewater, din comitatul Somersetshire, în casa unui mare negus tor. Primele slove le-a deprins în orașul său natal, după care la absolvirea școlii, a plecat la Oxford, unde a studiat până în anul 1625. Reîntors acasă a intrat în politică reprezentând orașul său natal în Parlamentul cel scurt din 1640. La începutul războiului civil, el a fost de partea Parlamentului cel lung, în lupta acestuia cu regele. A intrat apoi în armată, luptând în fruntea unui regiment de dragoni, pe care l-a întreţinut pe cheltuiala sa. În 1649. În timpul procesului intentat lui Carol I. Robert Blake a dezaprobat acţiunea judiciară, motiv pentru care Oliver Cromwell l-a scos din armata de uscat ca „nesigur", numindu-l, în același an, „general of sea" (general de mare. –*N. N.)*. În momentul numirii sale în această funcţie. Robert Blake nu cunoștea mai nimic din meseria de marinar, nici chiar cele mai elementare reguli de manevră ale unei nave. Fiind înzestrat cu o imensă putere de muncă, dublată de o mare ambiţie, Robert Blake se va afirma curând ca un mare a-mi ral, tot atât de mare, după părerea istoricilor englezi, ca și Francis Drake și Nelson. Sub comanda lui Robert Blake,

flota engleză va atinge o valoare combativă mult superioară celei pe care o avusese în timpul Elisabetei.

După Blake, al doilea mare comandant de flotă al Angliei, în timpul războaielor cu Olanda, a fost George Monk. Ca și Robert Blake, Monk a fost la origine general de uscat și tot ca și el a fost numit de Oliver Cromwell „general of sea". Cunoștinţele sale marinărești au fost la început foarte sărace și, cu toate acestea, el a participat la luptele navale, din prima zi a războiului, dând dovadă de mult calm și de bun-simţ. George Monk a avut una dintre calităţile rare ale comandanţilor, aceea de a asculta și părerea subordonaţilor săi. După moartea amiralului Deane, adresându-se comandanţilor de navă convocaţi pe nava-amiral „Resolution", el le-a spus: „Sfatul dumneavoastră va fi pentru mine ca un act al parlamentului".

La rândul ei. Marina olandeză a avut o serie de comandanţi de flotă îndrăzneţi, buni marinari și mai ales mari tacticieni. Dintre ei cei mai renumiţi au fost, fără îndoială, van Tromp și de Ruyter.

Martin van Tromp s-a născut în 1597, în localitatea Briei. La 11 ani s-a îmbarcat pe nava comandată de tatăl său. În timpul unei lupte, tatăl său a fost ucis, iar tânărul Martin — luat prizonier. În captivitate a stat trei ani, fiind folosit ca mus. Reîntors în ţară, el a reintrat în marină, unde a urcat cu mare rapiditate treaptă după treaptă. În 1622 este numit locotenent de navă. Peste doi ani este avansat la gradul de căpitan, iar în 1637 fu numit locotenent-amiral și însărcinat cu comanda unei escadre. În 1639 obţinu prima sa mare victorie navală. Învingând flota spaniolă la Dunes.

De Ruyter a văzut lumina zilei la 24 martie 1607, în orașul Flessingen. Ca și Martin Tromp, De Ruytera a intrat în marină la 11 ani. Prima lui atribuţie pe navă a fost aceea de îngrijitor de cabină. În 1636 a primit din partea negustorilor din orașul său natal comanda unei nave de război pentru a lupta împotriva corsarilor francezi. În 1640, părăsind marina comercială, a intrat în cea militară cu gradul de contraamiral. În această calitate, el a comandat o escadră cu care a învins o flotă spaniolă în lupta de la capul San Vincenţiu, la 3 noiembrie 1641. În anul următor. De Ruyter părăsește servi ciul statului, angajându-se în flota comercială, unde a rămas până în 1652, anul izbucnirii războiului cu Anglia.

Cunoscând principalele personaje ale primului război anglo-olandez, să urmărim acum desfășurarea lui.

În mod oficial, conflictul anglo-olandez a început la 7 Iulie 1652, când cele două ţări și-au declarat reciproc război. În realitate însă, luptele au început mai devreme, încă din luna mai a aceluiași an. La 19 mai 1652, o escadră olandeză, numărând 40 de nave, sub comanda amiralului Martin van Tromp, apăru în faţa portului Dover. Robert Blake ieșit cu escadra sa în larg, somă pe Martin van Tromp, prin câteva lovituri de tun, să salute navele engleze și apoi să se retragă. Tromp nu numai că refuză, dar răspunse și el cu câteva lovituri de tun, pe care nu le trase în aer, ci asupra flotei engleze, căutând să scu funde nava-amiral a lui Blake „Triumph". Se spune că în această clipă, Robert Blake, scos din sărite de comportarea lui Tromp, ar fi rostit: „Ce lipsă de bună creştere! Dar ce-i corabia mea? Casă rău famată să-i

spargi ferestrele ei?…". Cu acest incident începu o luptă ine gală de cinci ore între nava lui Robert Blake — rămasă oarecum izolată de restul escadrei — și cea a lui Martin van Tromp, care era sprijinită de alte două nave ale escadrei sale. Probabil că Robert Biake ar fi fost învins în această luptă, purtată unul contra trei, dacă amiralul Bourne n-ar fi intervenit pentru a-l ajuta. Atacat de Bourne din flanc, Tromp a început manevra de desprindere. Lupta dintre cele două escadre a luat sfârșit abia odată cu căderea nopţii.

Următoarea bătălie navală s-a dat la 28 septembrie 1652, în apropierea bancurilor de la Kentish Knock, aproape de intrarea pe Tamisa. În această luptă, comanda flotei olandeze o deţinea de With, înlocuitorul lui Martin van Tromp. În toiul bătăliei, încercând să folosească vântul pentru a lupta de la mică distanţă, Robert Blake cu nava-amiral și cu alte câteva nave eşuă pe bancurile de nisip din regiune. Prin eșuarea celor câteva nave bătălia părea pierdută pentru Blake. Comandanţii englezi, folosind însă navele eșuate drept balize, au manevrat de așa manieră, încât au reușit să prindă flota olandeză între două focuri. Atacaţi din două părţi și suferind serioase pierderi, olandezii au părăsit în grabă locul bătăliei. La salvarea lor de la distrugere totală au colaborat doi factori: căderea nopţii și teama englezilor de a-i urmări în larg.

Cea de-a treia bătălie a avut loc la 29 noiembrie 1652, flota olandeză fiind comandată de astă dată de Martin van Tromp.

Așadar, la sfârșitul lunii noiembrie 1652, Martin van Tromp, cu o escadră formată din 80 de nave de război, care escortau un convoi comercial, s-a apropiat de gura Tamisei. Robert Blake avea în acest moment la dispoziţie 45 de nave cu echipaje incomplete. Deși era în vădită inferioritate, Robert Blake n-a ezitat să atace flota olandeză. În această luptă inegală, englezii s-au bătut cu mult curaj. Dacă navele lor n-au fost distruse în întregime, acest lucru s-a datorat, în primul, rând iscusinţei cu care a manevrat Blake pentru a păstra avantajul vântului, acesta oferindu-i posibilitatea să se degajeze și să se salveze de la dezastru care părea inevitabil. După luptă, Martin van Tromp a arborat la catargul vasului său „Brederode" o mătură, ca simbol al intenţiei sale de a mătura corăbiile engleze de pe toate mările. Una dintre urmările acestei lupte a fost dominaţia Mării Mânecii de către Tromp, dominaţie care a durat circa trei luni, până la viitoarea bătălie navală cu englezii.

În februarie 1653, englezii erau din nou gata de luptă. Flota lor, reorganizată, avea acum în frunte pe același Robert Blake și pe fostul general din armata „capetelor rotunde" — Monk —, în calitate de șef de escadră, i-a mijlocul lunii februarie, flota engleza ieși în mare. În acest timp, Tromp a întâlnit în largul coastei Land's End un mare convoi de nave comerciale olandeze, pe care trebuia să le escorteze până în Olanda în 18 februarie, cele două flote adverse intrară în contact la 15 mile distanţă de Portland. Bătălia începută în această zi este cunoscută în istorie sub numele de *Bătălia de trei zile.* Ea a avut o mare importanţă în mersul general al războiului.

După ieșirea în larg, Blake, pentru a fi sigur că nu-l va scăpa pe Tromp, a dat

ordin flotei sale — circa 70 — 80 de nave — să se împrăștie pe toată lăţimea Mării Mânecii, care în acea zi de 18 februarie era acoperită de o ceaţă groasă. Profitând de ceaţă. Tromp se apropie de flota engleză, surprinzând-o dispersată. În clipa apariţiei flotei olandeze, Rebert Blake, avea la o distanţă ce o considera convenabilă, mai puţin de jumătate din navele sale. Dintre acestea doar zece se aflau în imediata sa apropiere. Cele mai depărtate nave erau cele din escadra lui Monk, aflate la 4 — 5 mile distanţă de navele lui Blake.

Vântul bătea dinspre vest și era destul de slab, ceea ce îl va împiedica pe Monk să ajungă la timp în ajutorul lui Blake. Martin van Tromp, sesizind situaţia dificilă în care se afla flota engleză, hotărî să atace cu forţe concentrice micul grup de nave aflat sub comanda directă a amiralului englez. În acest moment. Robert Blake avea de ales între două alternative: începerea unei manevre de regrupare a flotei, sau angajarea imediată a bătăliei, cu speranţa că va reuși să reziste un timp, până la sosirea lui Monk și a celorlalţi subalterni ai săi. Blake, omul acţiunilor îndrăzneţe, alese a doua alternativă.

Lupta navală dintre Tromp şi Blake începu în după amiaza zilei de 18 februarie. Chiar de la începutul bătăliei. Nava-amiral a lui Blake fu nevoită să lupte cu nava amiral a lui Tromp și cu alte nave olandeze care îl sprijineau pe acesta. În toiul luptei, De Ruyter și Evertsen încercară să se interpună între navele lui Blake și celelalte nave engleze, care se găseau la nord și sud de comandantul flotei engleze. Dacă manevra aceasta a olandezilor reușea, englezii n-ar mai fi avut nicio șansă de scăpare. Unul dintre subalternii lui Robert Blake, e vorba de Penn, sesiză intenţia olandezilor și pătrunse brusc în mijlocul escadrei lui Evertsen. Un alt subaltern al lui Blake, Lawson, profitând de vânt, manevră în apropierea lui Penn și căzu în spatele flotei lui Tromp. Pentru a-l ţine pe Monk departe de locul în care se afla flota lui Blake, Evertsen încercă atunci să se plaseze între Blake și Monk. Această manevră duse și la angajarea escadrei lui Monk. În jurul orei 16, navele engleze de centru, așa-numita „escadră roșie”, ajutate de vânt, ajunseră și ele la locul bătăliei. Prin intrarea lor în acţiune olandezii fură prinși între două focuri. Pentru a pune capăt unei lupte ce devenise inegale. Tromp ordonă întregii să le flote să execute manevra întoarcerii de 180°, toţi de-o dată. Ordinul dat de el era logic, dar foarte greu de executat. Cu toate dificultăţile ce decurg dintr-o astfel de manevră, flota olandeză o execută totuși. Odată cu venirea nopţii, lupta din 18 februarie luă sfârşit. Cele două flote supraveghindu-se reciproc, ghidându-se după poziţia luminilor de bord, o porniră spre est, reparând în grabă stricăciunile cauzate de prima zi de luptă.

Dimineaţa zilei de 19 februarie a găsit pe cele două flote în largul insulei Wight Martin van Tromp, pentru a-și proteja navele, le adună pe toate la un loc, într-o formaţie defensivă, dispuse în formă de semilună cu convexitatea îndreptată spre inamic. În spatele flotei de război, Tromp adună convoiul comercial. Din cauza vântului foarte slab, englezii nu putură să-i atace pe olandezi decât foarte târziu. Cum întunericul se lăsa repede, lupta fu scurtă, dar extrem de violentă. Victoria nu fu obţinută de niciuna dintre părţi în cea de-a treia zi a bătăliei, vântul crescu în

intenstate, ceea ce permise englezilor să-i ajungă din urmă pe olandezi, care nu puteau să înainteze cu aceeași viteză din cauza navelor comerciale încărcate până la refuz. Ro bert Blake, dornic să pună capăt luptei cât mai repede, încercă să împiedice înaintarea flotei adverse tăindu-i drumul, manevră care atrase riposta lui Tromp. În acest moment Penn. Viind să profite de angajarea lui Tromp, se repezi cu navele sale asupra convoiului comercial. Ca această acţiune să fi putut reuși. Penn ar fi trebuit sau să aibă suficiente forţe — şi el nu dispunea de așa ceva — sau să fi fost ajutat de Blake. Din cauza rapidităţii cu care acţionă Penn, Robert Blake nu avu timpul necesar să intervină în ajutorul subalternului său. Acest fapt îi permise lui Tromp să scape dintr-o situaţie extrem de dificilă. În timpul nopţii, profitând de ceaţă și de maree, Tromp reuși să pună la adăpost cea mai mare parte a navelor aflate în subordinea sa. Un număr de urca 50 de nave de comerţ și mai multe nave de război au căzut totuși în mâna lui Blake sau au fost scufundate. Pierderi destul de serioase a suferit și flota engleză. Nava-amiral engleză avea circa 100 de morţi, iar Blake însuși era grav rănit.

Bătălia din februarie 1653… Cu toată violenţa desfășurării ei, n-a putut desemna un învingător cert. Olandezii nu pierduseră totul, iar englezii nu se puteau considera încă stăpânii mării. Cu toate acestea, *Bătălia de trei zile* a jucat un rol important în istoria primului război anglo-olandez, mai ales din punct de vedere psihologic. Ea a insuflat englezilor o mai mare încredere în forţele lor, îndemnându-i să părăsească coasta Angliei, pentru a se bate în larg sau în apropierea ţărmurilor Olandei. Bătălia a mai scos în evidenţă faptul că echipajele engleze nu erau cu nimic mai prejos decât cele olandeze, iar în ceea ce privește artileria, navele lui Blake, în comparaţie cu cele ale lui Tromp, dispuneau de o putere de foc cu mult mai mare. Cu ocazia acestei bătălii, Blake și-a dat seama că navele olandeze, cu un pescaj mai mic din cauza adâncimilor mici din largul coastelor Olandei, erau, pe vreme rea, net handicapate de navele engleze ce aveau un pescaj mult mai mare.

În 1653, între cele două flote s-au mai dat două bătălii navale: la Gabbard și la Scheveningen.

La începutul lunii iunie 1653, Martin van Tromp supuse unui puternic bombardament naval portul Dover și întăriturile sale. Englezii, sub comanda lui Monk (Robert Blake era încă rănit), părăsiră în grabă rada, pentru a respinge atacul olandez. Lupta dintre cele două flote s-a dat lângă bancul de la Gabbard, în apropierea locului un de Tamisa se varsă în mare. În funcţie de vânt, foarte schimbător în această zi, victoria părea că înclină când de partea englezilor, când de partea olandezilor. Bubuitul tunurilor din această zi de 2 iunie fu auzit și de Robert Blake. Internat în spital și ţintuit la pat de rănile căpătate în bătălia celor trei zile. Neţinând seama de sfaturile medicilor, Blake părăsi spitalul, preluă comanda celor 18 nave care formau rezerva flotei lui Monk și se avântă în larg. Intervenţia celor 18 nave ale lui Blake hotărî soarta bătăliei. Tromp, văzându-se încolţit, fugi spre coas tele Flandrei. Englezii, dispunând de nave cu pescaj mare, nu putură urmări navele adverse până în apropierea ţărmului, din cauza apei puţin adânci.

După această luptă, care îi aduse flota la capătul re surselor, Olanda ceru pace.

Ea nu fu încheiată însă din pricina condiţiilor foarte grele puse de Cromwell. Neajungându-se la nicio înţelegere, războiul naval dintre cele două ţări fu reluat. Pentru a forţa victoria ambele tabere trecură la măsuri urgente. Olandezii puseră repede pe picioare o nouă flotă. Eforturi serioase pentru în tărirea escadrelor lor făcură și englezii. Aceștia eraţi însă serios handicapaţi în ce privește comandamentul suprem, din cauză că aveau în fruntea flotei pe Monk și nu pe Robert Blake, rănit din nou, și încă foarte serios, în bă tălia de la Gabbard. Monk era considerat inferior din toate punctele de vedere marelui șef de flotă care era Martin van Tromp.

Bătălia următoare, de la Scheveningen, a avut loc la sfârșitul lunii iulie a anului 1653. Planul lui Monk, înţelept de altfel, prevedea instituirea unei blocade severe a coastei olandeze pentru a împiedica joncţiunea escadrei lui Tromp cu cele 30 de nave care așteptau ordinul de atac în rada portului Amsterdam. Tromp, cu toată blocada exercitată de Monk, ajunse prin manevre foarte abile să facă joncţiunea cu cele 30 de nave. După joncţiune.

Tromp avea sub comanda sa o flotă de aproximativ 120 de nave. Lupta s-a desfășurat la Scheveningen; începu la ora șase dimineaţa, în ziua de 30 iulie. Curând după angajare Monk izbuti să taie în două linia olandeză. Dar nu pentru mult timp, deoarece Tromp, avantajat și de vânt, reușește să manevreze și să refacă linia de luptă. Monk și Tromp vor mai repeta apoi de două ori manevrele și contramanevrele lor. În timpul acestor manevre, cele două flote au navigat de-a lungul coastei olandeze, în largi zigzaguri, pe o distanţă de circa 40 de mile. I-a un moment dat, în timpul duelului de artilerie, o ghiulea explodează pe nava-amiral olandeză, rănindu-l mortal pe Tromp. Înainte de a muri, el a mai avut suficientă forţă pentru a striga marinarilor săi: „Curaj copii mei! Faceţi în așa fel ca sfârșitul meu să fie tot așa de glorios cum mi-a fost și viaţa”. Deși tradiţia cerea ca, în cazul morţii amiralului, pavilionul să fie coborât în semn de omagiu pentru cel dispărut, noul comandant al flotei, With, nu dădu un asemenea ordin, de teamă ca nu cumva, la vederea pavilionului în bernă, echipajele să se demoralizeze, Prin moartea lui Martin van Tromp și prin pierderea unei părţi a flotei sale, lupta de la Scheveningen se încheie în avantajul lui Monk. La aflarea veștii că marele său amiral a încetat de a mai exista. Olanda îmbrăcă haine de doliu. În onoarea celui dispărut, Statele Generale au bătut o medalie cu chipul marelui amiral, ridicându-i, totodată, ia Delft, un impunător monument funerar.

Tratativele de pace dintre cele două ţări fură încheiate prin tratatul semnat la 5 aprilie 1654, la Westminster. Olanda se obliga să recunoască actele de navigaţie și să plătească negustorilor englezi despăgubiri pentru pagubele suferite în timpul războiului. În același timp, guvernul olandez se angaja să expulzeze din ţară pe regaliștii englezi care complotau împotriva regimului republican din ţara lor.

Primul război anglo-olandez, deși a fost relativ scurt – a durat *22* de luni —, se caracterizează printr-o serie de trăsături deosebit de interesante în ce privește operaţiile navale. Pentru prima dată în istoria bătăliilor pe mare, conflictul nu s-a rezumat la lupta dintre nave izolate sau mici escadre, ci a angrenat — după cum

constată Hannay, istoric al marinei engleze — flote întregi în „Campanii constante, continue și coerente4. La luptele din primul război anglo-olandez au participat de fiecare dată escadre numărând între 70 și 120 de nave, cu mult mai multe decât în viitoarele mari bătălii pe mare. La Trafalgar, spre exemplu, vor participa 27 de nave engleze și 33 de nave franco-spaniole.

În cursul acestui război s-au realizat progrese însemnate sub raportul tacticii navale. Martin van Tromp, denumit de specialiști „părintele tacticii navale", la fel Blake și Monk au înlăturat caracterul dezordonat, haotic, al luptelor navale. Flotele lor, deși împărţite pe escadre ce beneficiau de o mare libertate de acţiune, formau un tot unitar, ca și marile unităţi de uscat.

În decursul luptelor, cele două flote au folosit linia de șir, dar nu o linie de șir rigidă, ci una elastică. Flotele, în timpul luptelor, n-au stat aliniate ca la paradă, ci au între prins acţiuni de spargere a liniei adverse, adică au executat manevre, unele dintre ele foarte complicate, din cauza condiţiilor meteorologice grele decurgând din furtunile puternice care bântuiau frecvent în Marea Mânecii.

Caracteristicile acestui război din anii 1652 — 1654, prezentate foarte sumar, au „prefigurat" concepţiile de mai târziu ale lui Nelson.

Al doilea război anglo-olandez

După terminarea primului război anglo-olandez, politica de expansiune maritimă și comercială a republicii engleze a continuat cu aceeași vigoare. Armatorii, negustorii și bancherii englezi nu erau dispuși să scape niciun prilej. Astfel, în aceeași lună, aprilie 1654, când se semna pacea de la Westminster, Anglia încheia cu Suedia un tratat de amiciţie și comerţ. În septembrie, același an, s-a încheiat un tratat similar cu Danemarca. La 10 iulie 1654, între Anglia și Portugalia se semna un tratat prin care economia portugheză era cu totul subordonată celei engleze. Toate aceste alianţe semnate de Anglia în 1654 au avut ca scop izolarea completă a Spaniei, în vederea unei viitoare confruntări maritime cu această ţară. Madridul, intuind pericolul, în decursul aceluiași an, încercă să ajungă la o înţelegere cu Anglia, prin propunerea pe care i-a făcut-o lui Cromwell, de a se forma o alianţă anglo-spar. Iolă îndreptată împotriva Franţei. Cromwell fu, în principiu, de acord, dar cu anumite condiţii. Ele se refereau la libertatea comerţului englez în coloniile spaniole și la garanţia că negustorii englezi nu vor mai fi urmăriţi de inchiziţie în teritoriile aflate sub dominaţia Spaniei.

Condiţiile puse de Cromwell au fost respinse de ambasadorul Spaniei la Londra, ceea ce a dus la declanșa rea războiului, pentru care Anglia era gata încă din mai 1654. Începând din această lună, puternice escadre, sub comanda lui Robert Blake și a lui Wllliam Penn, se aflau în stare de alarmă. În octombrie 1654, escadra comandată de Robert Blake părăsi portul Portsmouth pentru o destinaţie pe care nicio capitală europeană n-o bănuia mă car. După ce depăși strâmtoarea Gibraltar, escadra lui Blake se îndreptă spre coastele Italiei. Blake, în numele guvernului englez, voia să obţină de la unele state italiene despăgubiri pentru mărfurile

engleze capturate de prinţul Rupert — fostul comandant al armatei regale – și vândute de el diverselor state din Italia. Privirile lui Blake s-au îndreptat mai întâi spre marele duce de Toscana. Speriat de prezenţa flotei engleze în rada portului Livorno, marele duce se angajă imediat să plătească su mele cerute de Blake, adăugând însă că și alte state italiene au cumpărat mărfuri de la Rupert, și că deci ar fi normal ca și ele să achite cota-parte ce le revenea. Blake, neavând nimic de obiectat în legătură cu precizarea făcută de marele duce, a trimis un ofiţer de-al său la Roma, cu aceeași cerere; Roma, tot atât de speriată ca și marele duce, plăti imediat banii ceruţi de englezi. După perceperea sumelor, Blake se îndreptă cu escadra sa spre ţărmul Africii și la 3 aprilie 1655 bombardă Tunisul. Beiul Tunisului, surprins, acceptă să plătească sumele reclamate de Blake. Totodată, el s-a obligat faţă de a-mi ralul englez să interzică supușilor săi de a mai ataca corăbiile navigind sub pavilion englez. Sume însemnate de bani obţinu Robert Blake și de la alte căpetenii musulmane din Africa.

Cea de-a doua escadră engleză, de sub comanda lui Penn, părăsi portul Portsmouth în decembrie 1654. Ea se îndreptă spre Indiile Occidentale. Cele câteva mii de soldaţi de pe bordul escadrei erau comandaţi de generalul Venables. În ianuarie 1655 escadra ancoră în insula Barbados din Marea Antilelor, unde captură câteva nave olandeze. La 31 martie 1655, Penn plecă spre colonia Española (insula Haiti de astăzi), a cărei capitală, San Domingo. O atacă începând cu data de 17 aprilie. La 10 mai ridică asediul și pomi spre insula Jamaica. Imediat după ancorare, trupa de la bordul escadrei începu acţiunea de cucerice a insulei care se încheie în 1656. În timpul luptei pentru Jamaica, Cromwell îl trimise lui Penn o scrisoare în care îi spunea: „Amintiţi-vă că și Domnul este în luptă cu dușmanii săi, chiar cu acest Babilon papist al cărui principal susţinător este Spania”[11].

Bătălia care a încheiat acest episod s-a dat la Santa Cruz de Teneriffa (din grupul insulelor Canare din Atlantic). Aici Blake a atacat portul, care era bine întărit și așezat în interiorul unui golf. Ţinta pe care el a urmărit-o în această acţiune a fost capturarea unei mari flote spaniole încărcate cu argint Intrarea lui în port a fost avantajată de două elemente: fluxul și vântul care bătea din larg. Blake, în clipa în care a ordonat navelor sale să se apropie de port, era convins că gurile de foc ad verse nu-l vor incomoda prea mult, deoarece fumul tunurilor engleze, dus de vânt spre uscat, va împiedica pe spanioli să ochească. În afară de aceasta, Blake a mai observat că tunurile spaniole montate pe meterezele fortului de la intrarea în golf erau prea sus așezate pentru a putea trage cu efect asupra flotei engleze. Acţiunea de ia Teneriffa s-a încheiat cu un succes deplin pentru flota lui Blake. După victorie amiralul englez, bolnav, plecă spre ţară, dar nemaiputând suporta povara călătoriei, muri înainte de a pune piciorul pe ţărmul englez. La primirea știrii morţii lui Blake, Cromwell ordonă organiza rea de funeralii naţionale. Trupul fostului amiral a fost înhumat, conform dispoziţiilor lui Cromwell, în catedrala Westminster din Londra.

---

[11] F. YORK POWELL. et T.F. TOUT, p. 741.

Înăsprirea relaţiilor cu Spania a apropiat Anglia de Franţa, și, în octombrie 1655, cele două ţări au încheiat un tratat de alianţa și comerţ. După semnarea tratatului, coasta Spaniei este supravegheată de către flota engleză, dar ostilităţile pe mare nu s-au desfășurat în această zonă, ci — după cum am văzut — departe de Europa, în Indiile Occidentale.

În Europa, lupta dintre Anglia şi Franţa, pe de o parte, și Spania, de cealaltă parte s-a dat pe uscat. la 14 iunie 1658, marele general francez Turenne învinge de cisiv pe spanioli la Dunes. După victorie regele Franţei intră solemn în portul Dunkerque, pe care îl predă apoi Angliei, ca preţ al alianţei semnate cu Franţa.

Negocierile care au început între Franţa și Spania în 1658 au durat până la 7 noiembrie 1659, când s-a semnat pacea de la Pirinei. Această pace a pus capăt la ceea ce istoricii au numit mai târziu preponderenţa spaniolă. Spania, învinsa în decurs de mai puţin de un secol de două ori. Era practic scoasă din rândurile marilor puteri europene. Declinul ei, începui odată cu înfrângerea Armadei, va fi, după pacea de la Pirinei, general: economic, politic, militar, demografic.

La câteva luni după pacea de la Pirinei, Anglia îşi schimbă din nou forma de guvernământ, redevenind regat. Cu sprijinul lui Monk. Fiul lui Carol I Stuart deveni rege, sub numele de Carol al II-lea, la 29 mai 1660. Restaurarea Stuarţilor n-a însemnat însă renunţarea la interesele maritime și comerciale și la combaterea rivalului olandez, care stătea în calea acestor interese. De altfel Olanda, prevăzând reluarea ostilităţilor cu Anglia, semnă în 1662 un tratat de alianţă cu Franţa. Ea spera să folosească acest tratat împotriva Angliei, în timp ce Franţa credea că el îi poate sluji în lupta sa contra Spaniei. În același timp însă, Olanda, nu prea sigură pe forţele sale, făcea unii pași de apropiere spre Anglia. O apropiere între cele două ţări nu s-a putut realiza totuși, deoarece olandezii atacau continuu posesiunile coloniale ale Portugaliei, stat intrat sub dominaţia economică a Angliei.

După semnarea tratatului franco-olandez — 27 aprilie 1662 — relaţiile anglo-olandeze s-au înrăutăţit din nou. În perioada cuprinsă între anii 1662 și 1665 au avut loc între cele două state o serie de incidente care au grăbit, în ultimă instanţă, reluarea ostilităţilor. În iarna anului 1663 — 1664, sir Kobert Holmes a ocupat pe coasta Africii de vest câteva stabilimente olandeze. În același timp, colonelul Nicholls, cu 16 nave, puse stăpânire pe Noua Olandă. La sfârșitul anului 1664, ca o ripostă, De Ruyţer smulge din mâna englezilor posesiunile africane cucerite de sir Robert Holmes. În decembrie 1664, amiralul englez Thomas Allin atacă un convoi olandez care venea din Orient. Această rivalitate anglo-olandeză, desfășurată pe multe meridiane ale globului, a grăbit momentul declanșării războiului, la care au mai contribuit și alte cauze.

Astfel, Stuarţii, restauraţi în 1660, aveau legături de rude ale cu familia de Orania, care dorea revenirea la stathuderatul abolit de partidul republican în 1650. De aici temeri pentru soarta regimului republican. Apoi reînnoirea, tot în 1660, a „Actului de navigaţie" a produs noi nemulţumiri în Olanda, care nu putea rămâne nepăsătoare faţă de menţinerea restrângerii activităţii sale comerciale pe mări.

Cei mai dornici să reînceapă conflictul anglo-olandez s-au arătat însă negustorii

englezi. Ei au exercitat adevărate presiuni asupra lui Clarendon, principalul sfetnic al lui Carol al II-lea, pentru a-l constrânge să împingă Anglia în război. Din cauza faptului că era urât de burghezia engleză, Clarendon nu putu să reziste mult timp presiunilor. În plus, ca sfetnic apropiat al regelui, era considerat vinovat de căsătoria lui Carol al II-lea cu o catolică: Ecaterina de Braganza, dar mai ales i se imputa că ar fi vândut, contra comision, lui Ludovic al XIV-lea por tul Dunkerque, port flamand obţinut de Oliver Cromwell de la spanioli. Ambele acuzaţii erau însă nefundate. Clarendon nu primise niciun comision de la francezi pentru portul Dunkerque, iar în ceea ce privește căsătoria dintre Carol al II. – le-a și Ecaterina de Braganza burghezia engleză uita cu totul amănuntul că acest mariaj adusese coroanei engleze o dotă de 500.000 de lire sterline, plus porturile Bombay și Tanger, centre de mare importanţă economică și strategică. Dar, cum el nu putea să se dezvinovăţească, acceptă fără prea multă tragere de inimă rolul de apărător al intereselor burgheziei.

Cel de-al doilea război anglo-olandez a început oficial în martie 1665. La comanda flotei engleze era ducele de York, viitorul rege Iacob al II-lea, iar la comanda celei olandeze celebrul amiral Do Ruyter. În prima luptă navală, atât englezii, cât și olandezii vor alinia flote sensibil egale, aproximativ 80 — 100 de nave fiecare. Flota engleză va acţiona în această primă bătălie — ca și în celelalte de altfel — conform regulilor stabilite de ducele de York în *Instrucţiunile de luptă.* Aceste instrucţiuni, un fel de carte de căpătâi a marinarilor englezi, vor fi respectate de toţi comandanţii fiolei de război a Angliei — și apoi copiate și de celelalte flote — timp de un veac. *Instrucţiu nile de luptă* cereau adoptarea obligatorie, ca formaţie de luptă, a liniei de șir ce trebuia să se deplaseze paralel cu linia de șir inamică.

Prima bătălie navală dintre cele două flote în al doilea război anglo-olandez a avut loc la 3 iunie 1665, la Lowestoft. În prima parte a luptei, liniile de șir adverse au defilat de trei ori una prin faţa celeilalte, trăgând cu tunurile de la mică distanţă. Bombardamentul efectuat de cele două flote, oarecum egale ca număr și ca putere de foc, n-a putut decide soarta luptei. Către sfârşitul bătăliei, câţiva comandanţi olandezi au reușit să rupă linia de șir engleză. Manevra efectuată a rupt însă linia de șir olandeză. Câţiva comandanţi de navă englezi, foarte atenţi la desfășurarea luptei, s-au infiltrat prin breșa apărută în linia olandeză și au atacat centrul flotei lui De Ruyter. Amiralul olandez, având centrul flotei sale inferior ca putere de foc escadrei care-l ataca, a ordonat retragerea. Ea s-a desfășurat în bune condiţii, datorită manevrelor întreprinse de Cornelius van Tromp, fiul vestitului Martin van Tromp, manevre care au acoperit perfect retragerea grosului flotei[12].

---

[12] Cornelius van Tromp care s-a născut în 1629, în anul bătăliei de la Lowestoft avea 36 de ani. La 23 de ani, în 1652, participă la prima sa acțiune mai importantă. Distingându-se în această operație, ca și în cele din anii 1652 ți 1662, el va și numit în 1665 locotenent – general. Din funcția de locotenent-general, care era de fapt cea de comandant suprem al

După lupta de ia Lowestoft, amiralul de Ruyter, furios pe cei câţiva comandanţi ai săi care, fără aprobarea lui, rupseseră propria linie de șir. A ordonat ca patru dintre ei să fie împușcaţi, iar alţi câţiva concediaţi.

O mare bătălie navală s-a desfășurat între 1 iunie și 4 Iunie 1666, denumită *Bătălia de patru zile.* În preziua luptei, flota olandeză era împărţită în două: o parte – cea mai mare —, sub comanda lui de Ruyter, era ancorată în largul coastei Flandrei, iar cealaltă, flota de sprijin, se afla în drum pentru a face joncţiunea cu grosul. Monk, aflând acest fapt, ieși în larg pentru a-l ataca pe De Ruyter înainte ca acesta să dispună de toate forţele sale. La rândul său, De Ruyter, fiind informat că englezii au părăsit bazele lor, a ordonat și el ieșirea în larg. Cele două flote s-au întâlnit între Dunkerque și Downs. În mijlocul intrării în pasul Calais, la 1 iulie 1666.

Flota olandeză, deși nu dispunea de toate navele sale, era superioară, numericește, celei engleze, raportul fiind cam de doi la unul. Cu toate acestea, Monk, ca și Robert Blake altă dată, nu a evitat lupta. Comandantul englez avea de partea sa ca singur atu: vântul; folosindu-l judicios avea șanse să termine lupta nu victorios — din cauza inferiorităţii numerice —, dar onorabil.

Flota lui de Ruyter făcu chiar la începutul angajamentului o primă greșeală: se rupse în două. Monk sesiză acest lucru și, având și vântul de partea lui, se hotărî să atace acea parte a flotei olandeze care se depărtase de centrul formaţiei olandeze. Când declanșă atacul împotriva acestei părţi a flotei inamice, Monk avea sub comanda sa directă 35 de nave, restul fiind dispersate pe o suprafaţă destul de mare. Cu acest atac a început *Bătălia de patru zile,* despre care istoricul naval american Mahan scrie că a fost „cea mai remarcabilă, din anumite puncte de vedere, dintre toate bătăliile care s-au dat pe oceane". Lupta desfășurată de la mică distanţă a fost extrem de violentă. După trei zile de angajament aproape continuu, copleșit de superioritatea numerică a adversarului, Monk începu să se retragă, îndreptându-se spre Tamisa. Când el mai avea puţin până la ţărm, în ajutorul lui sosi prinţul Rupert cu o nouă escadră. După sosirea ajutorului, comandantul englez ieși din nou în larg. În această a patra zi a bătăliei, De Ruyter reuși să străpungă linia adversă, prinzându-i pe englezi între două focuri. Monk, pentru a scăpa de la distrugere totală, fu nevoit — la rândul său — să forţeze linia olandeză, pentru ca prin broșa făcută să poată fugi. După realizarea acestei acţiuni extrem de periculoase, Monk, cu forţele serios slăbite, se refugie pe Tamisa.

Cele patru zile de luptă navală luară sfârșit deci cu victoria olandezilor, flota lui Monk pierzând 20 de nave și circa 5.000 de morţi sau răniţi. La rândul său, nici De Ruyter n-a fost scutit de serioase pierderi.

Bătălia de patru zile a scos la iveală, în ambele tabere, existenţa unor acte de indisciplină și moravuri. Mulţi comandanţi englezi, considerând că viaţa pe o navă de luptă este prea aspră, au început să părăsească flota militară, fiind tentaţi de

---

flotei, a fost îndepărtat imediat din cauza ataşamentului său declarat faţă ce Casa de Orania.

avantajele deosebite pe care le oferea marina comerciala. La olandezi, bătălia a scos în evidenţă nesocotirea ordinelor date de comandantul suprem. În tot timpul luptei, Cornelius van Tromp, caracter mândru, orgolios, nesocotind ordinele date de De Ruyter, acţiona cu de la sine putere, fără a ţine seama de întreaga desfășurare a bătăliei.

Aceste manifestări erau cunoscute doar de ofiţerii și echipajele celor două flote și de guvernele englez și olandez. Ceea ce știa însă aproape întreaga Europă, era faptul că olandezii, prin *Bătălia de patru zile,* cuceriseră supremaţia maritimă. De aceasta erau conștienţi și englezii care, a doua zi după înfrângere, au și trecut la pregătirea revanșei.

În mai puţin de două săptămâni, Monk și Rupert au reușit să strângă o flotă de 80 de nave, pe care au înșiruit-o în regiunea bancului de la Gunfleet, la nord de estuarul Tamisei. Cu această flotă, la 22 iunie 1666, englezii i-au obligat pe olandezi să se retragă în apele lor teritoriale. După alungarea olandezilor din faţa estuarului Tamisei, Monk a mutat locul operaţiilor navale în apropierea coastelor olandeze, unde a reușit în rada de la Terschelling, să incendieze o flotă comercială formată din 160 de nave. Pe de altă parte, englezii, datorită faptului că regele Carol al II-lea a oprit alocarea de fonduri pentru nevoile marinei militare, n-au putut exploata victoria de la Terschelling, pentru a decide soarta bătăliei în favoarea lor. Neplata la timp a salariilor marinarilor englezi de către vistieria regală a determinat pe unii ofiţeri englezi captivi în Olanda să refuze schimbul de prizonieri, preferând să fie angajaţi în marina comercială olandeză, unde salariile erau mai mari și se plăteau cu regularitate. De această criză ce cuprinsese flota engleză a știut să profite din plin de Ruyter care, la începutul lunii iunie 1667, a pătruns fără niciun fel de rezistenţă pe Tamisa, s-a apropiat de capitala Angliei și, dacă n-a distrus-o cu tunurile sale, acest lucru s-a datorat mareei și vântului potrivnic. În incursiunea sa pe Tamisa, De Ruyter a ajuns până la portul Chatham, unde a distrus arsenalul și a capturat și ars 7 nave mari de linie și multe alte nave engleze. Apoi, el a debarcat pe ţărmul fluviului, capturând proviziile flotei engleze de la Sheerness. În continuare, flota lui de Ruyter a blocat vreme de șase săptămâni Tamisa și coastele răsăritene și sudice ale Angliei.

Scurt timp după această incursiune, la 21 iulie 1667, s-a semnat tratatul de pace de la Breda, între Anglia și Olanda, prin care fiecare stat semnatar păstra teritoriile cucerite de la celălalt. Tratatul mai prevedea ca, în apele teritoriale proprii, salutul dat navelor statului suveran să fie obligatoriu.

Al treilea război anglo-olandez

Imediat după încheierea păcii, Clarendon, principalul sfetnic al regelui Carol al II-lea, fu pus sub acuzare de Camera Lorzilor, ca principal vinovat al înfrângerilor navale suferite de Anglia. Acuzaţia era doar în parte justificată, deoarece Clarendon nu condusese singur politica statului, ci împreună cu regele. Dar cum Carol al II-lea nu putea fi tras la răspundere pentru toate insuccesele militare ale

Angliei, plăti doar ministrul său. În august 1667, Clarendon fu destituit din funcţia de cancelar, iar în octombrie, același an, fu acuzat de înaltă trădare. Actul de trimitere în judecată cuprindea 17 capete de acuzare, dar dintre acestea doar unul singur putu fi dovedit: des tăinuirea unor secrete de stat. Înainte ca parlamentul să se pronunţe împotriva sa, sfătuit de rege, Clarendon fugi în Franţa, unde trăi până la sfârșitul vieţii.

În 1668 Anglia, alarmată de întărirea Franţei prin victoriile repurtate de armatele acestei ţări împotriva celor spaniole în războiul de devoluţiune[13], semnă în grabă cu Olanda și Suedia un tratat, denumit Tripla Alianţă. În același an, 1668, Ludovic al XIV-lea încheie cu Spania pacea de la Aix-la-Chapelle, care nu satisfăcea decât într-o foarte mică măsură pretenţiile sale teritoriale în Ţările de Jos spaniole (Belgia de astăzi): el nu obţinu decât o parte a Flandrei. În 1670, între cele două state care se profilau ca viitoare inamice, Anglia și Franţa, se încheie un tratat de alianţa, care a fost negociat de frumoasa cumnată a lui Ludovic al XIV-lea, Henriette, ducesă de Oribans. Tratatul a fost semnat la Dover, în ziua de 1 iunie 1670 și era îndreptat împotriva Olandei.

În principal, Franţa se obliga să plătească regelui Angliei subsidii, cifrate la 166.000 de lire sterline, și să-i pună la dispoziţie 6.000 de soldaţi. Prin același tratat Carol al II-lea se angaja să restaureze catolicismul, atunci când împrejurările interne și externe i-ar permite. Această din urmă clauză Carol al II-lea n-a avut curajul să o arate nici guvernului și nici parlamentului.

La doi ani după semnarea tratatului de la Dover, flotele engleze și olandeze se înfruntau din nou, la lupte participând de astă dată și flota franceză.

În acest al treilea război, început în martie 1672, Olanda a trebuit să facă faţă celor două puteri — Anglia și Franţa — coalizate prin tratatul de la Dover. Amenințată deci atât de pe mare, cât și de pe uscat, Olanda era într-o situaţie deosebit de critică, ce putea deveni disperată, dată fiind evidenta inferioritate numerică a forţelor sale în raport cu cele ale adversarilor. Astfel, înainte de începerea războiului, Franţa dispunea de o armată bine echipată și instruită, însumând 160.000 de soldaţi. Flota franceză cuprindea 200 de nave, din care 110 erau nave de linie; echipajele numărau 6.000 de ofiţeri și 21.000 de marinari, iar trupele de debarcare 13.000 de soldaţi. Flota engleză era alcătuită din 132 de nave de linie, cu un efectiv de 29.000 de marinari și soldaţi de debarcare. Olanda avea

---

[13] În 1665, murind Filip al IV-lea, recele Spaniei, Ludovic al XIV-lea, ca soț al Mariei Tereza, fiica din prima căsătorie a lui Filip, a revendicat noului rege spaniol, Carol al II-lea, născut din a doua căsătorie a lui Filip, Țările de Jos spaniole (Belgia de azi). Ludovic s-a prevalat de așa-zisul drept de devoluțiune, folosit în Alsacia și Țările de Jos. Drept conform căruia copiii rezultați din prima căsătorie aveau prioritate la moștenire față de copiii din a doua căsătorie. Urmarea pretențiilor lui Ludovic al XIV-lea a fost războiul numit de devoluțiune (1667 — 1668).

gata de luptă vreo 28.000 de oameni, trupe de uscat și 130 de nave, din care 75 erau nave de linie și fregate. Comanda flotei se afla în mâinile vestitului de Ruyter.

Planul aliaţilor prevedea atacarea Olandei atât pe uscat, cât și pe mare. Pe uscat, o armată franceză numărând 80.000 de soldaţi, comandată de Ludovic al XIV-lea și de Turenne, și o alta cu un efectiv de 40.000 de soldaţi, comandată de Condş, pătrunseră în principatul Liège. Olandezii, copleșiţi de numărul francezilor, se retraseră spre Olanda, pentru a acoperi Amsterdamul. La 3 iulie francezii intrau în Utrecht, dar între timp, olandezii au distras digurile, izbutind astfel să oprească ofensiva ar Matei lui Ludovic al XIV-lea.

Pe mare, unde s-a desfășurat al treilea război anglo-olandez, s-au dat patru mari bătălii navale: la Solebay, în 28 mai 1672, cele două lupte de la Schooneveldt, în 28 mai și 4 iunie 1673, și la Texel, în 11 august 1673. În aceste lupte, pentru prima oară de la începutul războaielor anglo-olandeze, Olanda a dispus de mai puţine nave decât adversarul și totuși a reușit să repurteze victorii de mare prestigiu. Meritul principal al succeselor a revenit, în mod incontestabil, amiralului de Ruyter, mai inspirat ca niciodată în manevrarea escadrelor sale. În campania din anii 1672 — 1674, De Ruyter s-a dovedit nu numai un excelent tactician, ci și un mare strateg. El a căutat, în luptele din acești ani, să se bată în apropierea coastelor Olandei; nu atât pentru a apăra ţărmurile ţării sale, ci pentru a obliga flotele adverse, cu pescaj mare, să navigheze în ape mici, care erau foarte periculoase pentru ele. Când situaţia luptei i-a permis, el a trecut la atacuri energice împotriva flotelor inamice dispersate, provocându-le, de fiecare dată, serioase pierderi. Este foarte adevărat însă că, în aceste lupte, el n-a avut adversari de talia lui. Monk era mort din 1670, iar înlocuitorii lui n-aveau nici pe departe calităţile predecesorului.

Flota franceză se prezenta excelent în această perioadă, fiind formată din nave foarte bune; ofiţerii ei n-aveau însă experienţa luptelor pe mare și nici curajul de a se bate de aproape.

În Anglia, războiul cu Olanda era foarte nepopular, opinia publică fiind vădit nemulţumită de apropierea lui Carol al II-lea de Franţa catolică a lui Ludovic al XIV-lea. Ca urmare a protestelor tot mai puternice, Carol al II-lea încheie la 11 februarie 1674, la Westminster, tratatul de pace cu Olanda. Olanda se angaja să salute pavilionul englez în apele teritoriale ale Angliei și să plătească o indemnizaţie de război destul de modestă, de 800.000 de coroane.

Anglia, aşadar, ieșise învingătoare din acest război; cu toate acestea preţul victoriei era mult prea mare: 6.000.000 de lire sterline cheltuieli de război și mii de vieţi sacrificate din rândurile personalului marinăresc specializat.

După pacea de la Westminster, așa cum vom vedea mai departe. Franţa va continua războiul cu Olanda până la semnarea păcii de la Nimègue.

Referindu-se la cele trei războaie anglo-olandeze, istoricul englez George Macaulay Trevelyan scria că ei e au fost „o bătălie de titani”, care au consumat resurse imen se ale celor două ţări. În comparaţie cu Anglia, după cum remarcă același istoric, Olanda a fost într-un fel dezavantajată, deoarece ea dispunea, pe

uscat, de mai puţine resurse, fiind totodată și un stat tânăr, lipsit de experienţa politică, dobândită în decure de secole de regatul englez.

Victoria Angliei după confruntarea ei maritimă directă, de peste două decenii, cu Olanda, a fost favorizată de unii factori care merită a fi subliniaţi. În primul rând, Anglia, a avut la dispoziţie o industrie foarte puternică a construcţiei de nave de luptă. În al doilea rând, Anglia n-a avut în timpul acestor războaie o flotă comercială de dimensiunile celei olandeze, care s-o oblige să diminueze capacitatea de luptă a marinei de război, prin detașarea unor escadre care să protejeze convoaiele comerciale. În sfârşit, în al treilea rând, trebuie amintit că Anglia a beneficiat de o situaţie strategică de prim ordin — decurgând din poziţia ei insulară foarte greu de abordat —, care i-a permis, de fiecare dată, să se refacă extrem de repede, atât economic, cât și militar.

Prin semnarea păcii de la Westminster, Olanda a fost în lăturată în mod definitiv din calea expansiunii engleze. Anglia reușea astfel înfăptuirea politicii sale maritime, politică al cărei obiectiv a fost enunţat de Monk într-una din frazele sale lapidare. „Ceea ce vrem noi — spunea fostul *general of sea* — este să deţinem o parte mai mare a comerţului maritim, care astăzi este în mâna olandezilor”[14]. Sfârşitul secolului al XVII-lea, ca a consecinţă a modificării echilibrului pe mare, va vedea o serie de poziţii-cheie în comerţul maritim mondial, ajungând sub stăpânirea Angliei: în America de Nord portul Noul Amsterdam, devenit ulterior New York; în Atlantic insula Sfânta Elena, punct important de escală pe marele drum care înconjura Africa: în India întărirea poziţiilor deja cucerite; în Mediterană, asigurarea unei navigaţii fără pericole, după atacurile de intimidare împotriva porturilor piraţilor.

Anglia putea fi deci mulţumită de această situaţie maritimă favorabilă. În același timp însă, această situaţie stârnea puternice adversităţi la unele state europene, interesate și ele din ce în ce mai mult în comerţul maritim. Dintre aceste state cel care se va detașa cu o deosebită agresivitate și va lupta cu Anglia timp de un veac și jumătate — uneori chiar cu destul succes – pentru supremaţia pe mare, va fi Franţa.

Franţa, putere maritimă și colonială

În secolul al XVI-lea, în Franţa continua procesul de redresare economică, iniţiat în ultimele decenii ale secolului al XV-lea, după sfârşitul victorios al războiului de 100 de ani. Acest proces s-a materializat, printre altele, prin înviorarea destul de sensibilă a comerţului maritim, prin preocupări sporite faţă de marile expediţii transocea nice și, implicit, printr-o atenţie mai mare acordată marinei comerciale și de război.

Franţa dispunea de porturi ce desfășurau o vie activitate comercială. De exemplu, prin portul Rouen, cu o populaţie de 50.000 de locuitori, în decurs de

---

[14] G. L 8. DAVIES, pp. 220 — 221

numai doi ani (1477 — 1478) au trecut 376 de nave, din care un mare număr aparţineau Angliei și negustorilor hanseatici. La mijlocul veacului al XVI-lea corăbiile din Rouen navigau în Maica Baltică și Mediterană, acostau la ţărmul Africii și al Americii de Sud. Alte porturi franceze, de primă mână, erau în această vreme, Dieppe și Saint Malo, ale căror corăbii navigau frecvent de-a lungul Africii sau al Braziliei; apoi La Rochelle, Bordeaux și Nantes. În 1517, pentru a apăra coasta normandă, Francisc I înființează portul Le Havre, care mai târziu, datorită așezării sale favorabile, la gura Senei, a devenit și un important port comercial. În Mediterană Franţa avea ca port principal Marsilia; până în secolul al XVI-lea acesta n-a jucat un rol prea important, din cauza concurenţei și rivalităţii cetăţilor comerciale italiene. Odată cu declinul orașe lor italiene și beneficiind și de unele privilegii — ca cele obţinute în 1569 — Marsilia s-a dezvoltat rapid.

Din aceste porturi plecau spre larg nu numai corăbii de transport sau militare, ci și nenumărate nave pescăreşti, mici ambarcaţii, peștele fiind, pentru o mare parte a populaţiei, hrana principală. Viaţa grea de pe navele pescărești a constituit și o școală aspră, dar folositoare, la care s-au format mulţi dintre cei angajaţi pe navele comerciale sau militare.

Dezvoltarea navigaţiei din Franţa veacului al XVI-lea a stat, de asemenea, în atenţia unor suverani ca Francisc I şi Henric al II-lea. Francisc I a încurajat expediţiile unui Jacques Cartier, Giovanni Verranzano sau Jean Ango, precum și acţiunile corsarilor. În 1530 a dat ceea ce s-au numit „scrisori de marcă*, adică mână liberă corsarilor francezi pentru a ataca navele portugheze și spaniole. Ca urmare a acestor „scrisori de marcă”, corsarii francezi au capturat sute de nave.

Urmașul lui Francisc I, Henric al II-lea, a arătat și ol un interes destul de susţinut pentru marină. În timpul domniei lui a fost creat un secretariat pentru marină și a fost elaborat un program de construcţii navale, șantierele începând să lanseze la apă nave militare. Această flotă nou apărută a înregistrat un prim succes, în ianuarie 1558, când navele franceze au recucerit portul Calais.

Secolul al XVI-lea a văzut, de asemenea, și începuturile participării franceze la marea aventură a descoperirilor geografice. Astfel, la începutul acestui secol, doi fraţi de origine genoveză, aflaţi în serviciul Angliei, Jean și Sebastian Cabot au descoperit Canada. Scurt timp după expediţia lor, un grup de învăţaţi, întrunit la Saint-Bia, au făcut cunoscută, printr-o lucrare apărută în 1507 hotărârea lor de a boteza ţinuturile transoceanice America, în cinstea lui Amerigo Vespucci.

Armatorul Jean Ango, născut la Dieppe, într-o familie de burghezi respectabili, a înţeles din capul locului importanţa economică a teritoriilor descoperite, motiv pentru care el a organizat, pe propria sa cheltuială, câteva expediţii. Una dintre aceste expediţii, cea comandată de florentinul Giovanni Verranzano, a explorat, în anul 1523, toată coasta Americii de Nord, din Florida și până în la nada. Peste șase ani, o altă expediţie, comandată de francezul Jean Parmentier, înconjurând continentul african, a ajuns până în insulele Moluce.

Un alt mare explorator francez a fost Jacques Cartier, originar din Saint Malo. El a întreprins trei călătorii. În 1534 a ajuns, căutând drumul nordic spre China, în

Terra Nova. În 1535 a descoperit un mare fluviu, botezat de el Sf. Laurenţiu, pe al cărui curs a urcat până în dreptul satului indian Hochelaga, pe care el l-a numit Mont Royal, actualul oraș Montreal. A treia călătorie, din 1541, a efectuat-o în fruntea a cinci nave împreună cu François de la Roque de Roberval; erau trimiși de regele Francisc I să găsească minele de aur despre carte se vorbea că ar exista. Minele de aur n-au fost găsite, în schimb Canada a fost declarată oficial, cu acest prilej posesiune regală franceză. În 1551, Guillaume Le Testu, din porunca regelui Henric al II-lea, explorează conti nentul american de sud de-a lungul unei mari lungimi de coastă.

Războaiele religioase și marile frământări interne cauzate de acestea au frânat, pentru câteva decenii, elanul maritim al Franţei. Expansiunea comercială peste mări a cunoscut o perioadă de stagnare, iar flota de război construită de Henric al II-lea s-a pierdut din cauza lipsei de interes a urmașilor săi pentru întreprinderile maritime.

Sfârșitul războaielor religioase și restabilirea ordinii interne prin urcarea pe tron a lui Henric al IV-lea (1589 — 1610) au creat premisele redresării economice și ale reluării expansiunii maritime. Sully, principalul sfetnic al regelui, a reorganizat finanţele statului, dând astfel posibilitatea lui Henric al IV-lea să reia politica de sprijinire a industriei, a comerţului și a traficului maritim la mari depărtări iniţiată de predecesorii săi care au domnit înainte de războaiele religioase.

În primele decenii ale secolului al XVII-lea, cardinalul Richelieu a continuat politica economică mercantilistă, iniţiată de Henric al IV-lea. În acest scop, el a făcut din stat protectorul comerţului, al celui maritim mai ales.

Astfel, în 1625, cardinalul sprijină înființarea Companiei Morbihan, care obţinuse monopolul comerţului în Noua Franţă, insulele Americii, Moscova, Norvegia, Suedia și Hamburg. Ca urmare a protestului energic al Angliei, în dispusă de apariţia unei companii ce-și propunea să acţioneze în zonele dominate de negustorii englezi, Richelieu, în 1627, înlocuiește *Compania Morbihan* cu *Compagnie de la Nacelle de Saint-Pierre Fleurdelyste,* căreia îi acordă aceleași drepturi. Doi ani mai apoi, în 1629, Richelieu îi investește pe armatorii francezi cu monopolul transporturilor peste mări. Cardinalul a fost, de asemenea, primul om de stat francez care a înţeles adevărata valoare a unui teritoriu apropiat, dar nebăgat în seamă de nimeni pe vremea aceea, e vorba de Africa. Ca un veritabil om de afaceri, Richelieu a împărţit continentul african în zone de influenţă, pe care le-a conferit diferitelor provincii franceze spre explorare, cucerire și exploatare. În spiritul acestei politici, în 1642, anul în care Richelieu se stingea din viaţă, un căpitan din Dieppe pe numele lui, Rigault — înființa Societatea Orientului sau a Madagascarului.

Pentru a susţine politica de expansiune a Franţei, Richelieu a luat o serie de măsuri pe plan militar. Armata franceză s-a dezvoltat repede, ajungând în 1635 la o sută de mii de soldaţi. Cardinalul a creat apoi Consiliul marinei, o instituţie nouă, care se ocupa exclusiv de flota maritimă, ca forţă independentă a armatei franceze.

La sfârșitul activităţii sale politice, Franţa era mal în tinsă decât la începutul

veacului, avea colonii în Canada și Antile, comptuare pe coasta Senegalului și Madagascarului și dispunea de o forţă militară considerabilă cu care, în vremea lui Ludovic al XIV-lea, va asalta principalele puteri europene în vederea cuceririi supremaţiei continentale sau, cum a mai fost denumită această tentativă, a unui „echilibru modern. Pe plan extern, politica lui Richelieu, de hegemonie franceză pe continent, a dobândit un triumf deplin cu prilejul cunoscutei păci westfalice, încheiate la șase ani după moartea sa.

Pacea de la Pirinei, negociată în 1659 de Mazarin, care a completat tratatele din Westfalia, a consolidat și mai mult hegemonia Franţei în Europa. Consilierul credincios al lui Mazarin, intendentul de finanţe, Jean Baptista Colbert, devenit controlor general al finanţelor în 1665 și secretar de stat al marinei în 1669, reluă și amplifică politica mercantiliste dusă de Henric al IV-lea și de Richelieu. El și-a consacrat toată activitatea sporirii veniturilor statului. Pentru aceasta. Franţa trebuia să aibă o balanţă comercială cât mai excedentară, care trebuia realizată prin creșterea la maximum a exportului și prin reducerea cât mai mult posibilă a importului. Scopul unei asemenea politici economice era acumularea de mari cantităţi de metal preţios, cu care Franţa să poată finanţa politica de hegemonie nu numai pe continent, ci și pe mare.

Pentru a mări exportul, Colbert a stimulat comerţul francez, dând o atenţie specială traficului maritim. În acest scop, el a iniţiat o mare campanie de construcţii navale pentru crearea unei puternice flote comerciale și de război prin care Franţa să-și afirme o prezenţă tot mai activă pe mări.

Tot în vederea expansiunii comerciale și maritime a Franţei, Colbert a înființat, între 1661 și 1672, companii de comerţ privilegiate, cum au fost companiile Nordului, Levantului, Indiilor Apusene și Indiilor Răsăritene. Companiile au primit privilegii de navigaţie, administraţia perpetuă a unor teritorii deja cucerite peste mări, dreptul de a cuceri noi teritorii, numeroase monopoluri cu caracter comercial. Beneficiind de toate aceste avantaje. Compania Indiilor Răsăritene a desfășurat o activitate intensă de expansiune comercială: a ocupat insula Bourbon pe drumul spre Indii, a deschis în 1667 un comptuar la Surate și, în 1672, a obţinut de la regele Ceylonului cedarea portului Trincomalee.

În America s-a continuat, de asemenea, acţiunea de colonizare în Canada și în Antile. Unde s-a organizat și administraţia, fiecare dintre cele două colonii primind un guvernator general, un intendent și guvernatori locali. Pe teritoriul actual al Statelor Unite au fost încurajate eforturile cavalerului de la Salle care, în 1682, a fundat pe malurile fluviului Mississippi o mare colonie numită Louisiana.

Ludovic al XIV-lea împotriva Olandei

Angajarea directă a Franţei în lupta pentru stăpânirea mării a avut loc în timpul războiului cu Olanda din anii 1672 — 1679, război care, pe un plan mai larg, a constituit unul din episoadele importante ale politicii de hegemonie duse de Ludovic al XIV-lea (1643 — 1715). Cu mult înainte de începerea războiului, Colbert arăta

regelui său că olandezii, acești „cărăuși ai mărilor44, dispuneau de 15.000 16.000 de nave de comerţ în timp ce Franţa, care n-avea decât 500 — 600, era obligată să folosească, pentru legăturile ei cu coloniile din America vase olandeze. Planul lui Colbert, însușit de îndată de Ludovic al XIV-lea, era deci slăbirea puterii economice a republicii olandeze.

La acest plan a fost raliat, așa cum am văzut mal înainte, și Carol al II-lea Stuart, regele Angliei, cu care Franţa a semnat tratatul de la Dover din anul 1670. Războiul din 1672 — 1679 a avut deci ca scop câştigarea supremaţiei maritime și, implicit, asigurarea dominaţiei în comerţul cu coloniile.

Războiul propriu-zis dintre Franţa și Olanda, declanșat oficial în 1672, a fost precedat cu câţiva ani înainte, în 1667, de un adevărat război vamal între cele două ţări. Olanda, nemulţumită de noua politică vamală a Franţei — mărirea taxelor de import — a cerut lui Ludovic, prin intermediul ambasadorului ei la Paris, să nu stinghereasc traficul de mărfuri, adevăratul „suflet al societăţii umane”[15]. Cererea ambasadorului nu avu însă niciun efect Nemulţumită de noua politică vamală a Franţei, Olanda trece la represalii, urcând și ea, la rândul ei, taxele de import pentru o serie de articole provenite din Franţa, ca: obiectele de lux (50%), sarea (25%) și băuturile alcoolice. Riposta Franţei veni imediat. Vinurile franceze nu mai puteau fi transportate de corăbiile olandeze, în timp ce taxele vamale — de data asta privind mirodeniile și scrumbiile — erau din nou mărite. Acest război vamal nu putea avea altă urmare decât un conflict armat deschis.

Declaraţia de război a Franţei împotriva Olandei a fost făcută la 6 aprilie 1672, ia scurt timp după ce Anglia începuse operaţii de luptă împotriva flotei olandeze și declarase și ea război la 28 martie 1672.

La început, războiul a mers bine pentru Ludovic al XIV-lea: trupele sale au pătruns adânc pe teritoriul Provinciilor-unite și erau gata să cucerească Amsterdamul. Olandezii însă au rupt stăvilarele, împiedicând astfel ocuparea marelui port de la Marea Nordului. Pe mare, în Canalul Mânecii, în Pasul Calais și în Marea Nordului, așa cum am văzut în paginile anterioare, se desfășurau operaţiile navale din cadrul celui de-al treilea război anglo-olandez, la care participau și escadre ale regelui Franţei. Flota olandeză, comandată de de Ruyter, rezistă cu succes escadrelor reunite anglo-franceze, provocându-le mari pierderi. Lucrurile au luat, în continuare, o întorsătură destul de nefavorabilă pentru Ludovic al XIV-lea, când Carol al II-lea Stuart, ca urmare a înfrângerilor suferite pe mare și a presiunilor interne, a părăsit alianţa, încheind cu Olanda tratatul de pace de la Westminster (februarie 1674).

Inferioară sub raport numeric și calitativ flotei olandeze, flota franceză din Atlantic a fost constrânsă să stea ancorată în porturi și să privească neputincioasă demonstraţiile de forţă efectuate de flota olandeză de sub comanda lui de Ruyter, timp de două luni, din iunie până în august 1674. Cuminţenia flotei franceze era

---

[15] A. DE SAINT-LEGER et PHILIPPE SAGNAC, p 129.

cea mai bună atitudine pe care putea ea s-o adopte în Atlantic, întrucât Franţa, cu navele pe care le avea și fără con cursul Angliei ce ieșise din luptă, nu avea nicio șansă să iasă victorioasă.

Spre deosebire însă de Atlantic, dominat cu autoritate de flota olandeză, Marea Mediterană oferea Franţei un cvmp de acţiune mai limitat, dar în același timp mai favorabil, datorită faptului că aici flota franceză avea de înfruntat flote mult mai slabe decât cea a Olandei. Flota franceză din Mediterană era, după părerea lui Colbert, „bine echipată și bine înarmată. Dacă, din acest punct de vedere, Colbert se arăta foarte mulţumit, el era în schimb neîncrezător în capacitatea lui Duquesne, comandantul ei, considerat mult inferior lui de Ruyter, care putea oricând să apară în Mediterana, cum de altfel s-a și întâmplat. Părerea lui Colbert era însă falsă.

Duquesne, învingătorul lui de Ruyter, s-a născut în 1610 la Dieppe, în casa unui căpitan de marină comercială. Înainte de a împlini 20 de ani ajunge căpitan de navă în escadra din Mediterana, comandată de Richelieu. Între anii 1644 și 1647 s-a aflat în serviciul Suediei. În Franţa a revenit după bătălia de la Solebay, dar a căzut repede în dizgraţie, deoarece șeful său, D'Estrdes, un marinar mediocru, îl detesta. În toată activitatea sa de până atunci, Duquesne a dovedit cu prisosinţă că știa să se bată; era un partizan înfocat al ofensivei și al luptei cu „orice preţ. Avea însă și unele trăsături negative, cea mai supărătoare dintre ele fiind caracterul său mai mult decât dificil și din această cauză aproape imposibil de suportat. Duquesne, autoritar, închis, avea obiceiul ne plăcut pentru cei din jur de a se plânge întotdeauna și în toate ocaziile. Făcând abstracţie de aceste scăderi. Duquesne era totuși, la ora aceea, cel mai bun comandant al războiului pe mare pe care îl avea Franţa.

Ostilităţile în Marea Mediterană au început în 1674. În acest an, la sugestia lui Seignelay, secretar de stat al marinei, Ludovic al XIV-lea și-a dat asentimentul în vederea trimiterii de ajutoare locuitorilor din Messina, care declanșaseră o răscoală împotriva spaniolilor. Comandant al armatei de intervenţie a fost numit ducele de Vivonne, în timp ce la comanda flotei se afla Duquesne. Plecată din Toulon, la sfârșitul anului 1674, flota franceză debarcă trupe în Sicilia, cu toată opoziţia spaniolilor, obligându-i pe aceștia să ridice asediul orașului. După retragerea precipitată a spaniolilor, ducele de Vivonne intră în oraș, unde primi din partea locuitorilor jurământul de fidelitate. O dată îndeplinită această formalitate, navele franceze ridicară ancora, indroptându-se spre apele golfului Neapole.

Alungarea spaniolilor din faţa portului Messina a obligat Madridul să ceară sprijinul Olandei. Statul olandez a răspuns prompt cererii spaniole, trimiţându-l pe De Ruyter în ajutor cu ordinul expres de a restitui Sicilia Spaniei. 20 decembrie 1675, De Ruyter se afla cu flota sa la Milazzo, așteptându-l pe Duquesne. Ciocnirea dintre ei, devenită inevitabilă, a avut loc la începutul anului următor.

Prima bătălie dintre de Ruyter și Duquesne s-a dat, la 8 ianuarie 1676. În apele insulelor Lipari, între Stromboii și Alicuri. De Ruyter avea sub comanda sa 18 nave olandeze, o navă spaniolă, 9 galere și mai mulţi bruloţi. Duquesne dispunea de 20 de nave și de 6 bruloţi. La luptă a participat și viitorul amiral Tourvilie, acum doar

comandant al navei „Sceptre. Ciocnirea care a avut loc a fost extrem de violentă, dar nedecisă. Spre seară, amenințat de bruloţii francezi. De Ruyter, lipsit de clarviziunea și de hotărârea de care dăduse dovadă în tinereţe — avea acum 70 de ani —, s-a retras cu navele sale în direcţia Palermo. După luptă, amiralul olandez, foarte zgârcit de obicei cu aprecierile adversarilor, a afirmat că francezii au atacat în „bună ordine și… bine organizaţi" și că „au făcut minuni" [16]. Referindu-se la aceeași bătălie, un ziar al vremii, „Gazette de France", a scris: *„Le sieur Duquesne a fait connaitre qu'il était digne d'Mre oppose au sieur Ruyter par la capacitt et le courage"*[17]

De Ruyter a stat în apele portului Neapole până la 23 februarie, adică până în momentul în care și-a terminat repararea navelor avariate. După repararea lor el s-a îndreptat cu întreaga sa flotă spre apele Siciliei. Planul său consta în atacarea convoaielor franceze. Neobţinând succesele scontate, De Ruyter se hotărî să atace Agosta, la 20 kilometri sud de Catania. Flota hispano-olandeză număra 27 de nave de luptă și 13 nave ușoare, iar cea franceza 30 de vase de luptă și 11 nave mai mici. Francezii dispuneau de 1 772 de guri de tun, în timp ce hispano-olandezii aveau doar 1 450 de guri de foc. Echilibrul, atât cel numeric, cât și cel al puterii de foc dintre cele două flote era întrucâtva restabilit prin prezenţa a 9 galere spaniole. Bătălia navală de la Agosta a început în dimineaţa zilei de 22 aprilie, pe o vreme bună, cu mare calmă. Înainte de începerea ei, prudentul duce de Vivonne i-a dat ordin impetuosului și hazardatului Duquesne să fie prudent și să nu-l atace pe de Ruyter decât în clipa în care va fi sigur că victoria nu-i poate scăpa. Dar Duquesne, așa cum au arătat cele ce au urmat, a dovedit că n-a avut nicidecum intenţia să-și facă din prudenţă drapel.

Având vântul favorabil, De Ruyter o porni cu navele sale împotriva francezilor. Comandantul șef al escadrei reunite, amiralul spaniol La Cerda, având la bord puţine muniţii, nu-l urmă pe de Ruyter, ţinându-se la oarecare distanţă de francezi. Nebenefidind de sprijinul galerelor spaniole. De Ruyter se angajă doar cu propriile sale forţe în luptă. Între cele două flote, cea olandeză și cea franceză, avu loc un violent schimb de focuri, în timpul căruia muri locotenent-generalul Almeras, unul dintre șefii de diviziune ai escadrei franceze. Do Ruyter prelungise durau tirului cu speranţa că spaniolii îl vor urma în luptă. Când se convinse că ei continuau să se ţină la distanţă, porni cu navele să le spre centrul formaţiei franceze, acolo unde se afla nava-amiral a lui Duquesne. În clipa în care navele olandeze treceau prin faţa flotei franceze, tunurile de pe vasele flotei lui Duquesne deschiseră un puternic tir de artilerie. O ghiulea căzută pe puntea navei-amiral olandeze zdrobi ambele picioare ale lui de Ruyter. După grava rănire a amiralului olandez lupta navală mai

---

[16] L NICOLAS. P. 157.

[17] „Domnul Duquesne a arătat, prin capacitatea și curajul său, că era demn de a fi opus domnului Ruyter" — J. TRAMOND. p. 252.

dură câteva ceasuri, până la căderea nopţii. Odată cu venirea întunericului hispano-olandezii părăsiră locul bătăliei, îndreptându-se spre Siracuza, unde se refugiată.

La o săptămână după bătălia de la Agosta, la 29 aprilie 1676, la Siracuza, muri marele amiral de Ruyter. Corpul său a fost dus la Amsterdam, unde a fost înmormântal. În memoria lui a fost ridicat apoi un măreţ monument la Delft. Onoruri aproape regale i-a acordat și Ludovic al XIV-lea, cu toate că marele amiral reprezentase pentru Franţa un mare pericol. Prin gestul acesta. Franţa recunoştea în persoana lui de Ruyter pe cel mai mare amiral al veacului.

Cu moralul extrem de scăzut din cauza înfrângerii suferite și a pierderii lui de Ruyter, hispano-olandezii au abandonat în mina francezilor coasta de răsărit a Siciliei, retrăgându-se în golful Palermo.

Situaţia hispeno-olandezilor, după bătălia de la Agosta, era foarte dificilă. Forţele lor mai puţin numeroase decât înainte de desfășurarea luptei, demoralizate de insucces, erau lipsite acum de marele comandant care fusese De Ruyter. De această situaţie precară în care se aflau hispano-olandezii va încerca să profite Duquesne printr-o acţiune energică. Acţiunea preconizată de Duquesne de veni bătălia navală de la Palermo. Ea s-a desfășurat scurt timp după lupta de la Agosta, la 2 iunie 1676. De data aceasta comanda flotei franceze se afla în mâinile ducelui de Vivonne, dornic ca, printr-un succes facil, să culeagă el laurii victoriei. Ducele de Vivonne, vicerege al Siciliei, părăsi uscatul în fruntea flotei la 24 mai. În calitate de consilier al ducelui era Tourville, ofiţer, așa cum va dovedi-o cu acest prilej, foarte capabil. După ridicarea ancorei, escadra franceză părăsi Messina, îndreptându-se spre Palermo. Aici, în apele portului Palermo, se afla flota hispano-olandeză, alcătuită din 27 de nave și 19 galere. La 2 iunie, flota franceză, ajungând în faţa portului Palermo, dădu un puternic atac cu bruloţi, sprijiniţi și de tirul navelor mari. Neputând manevra în niciun fel, hispano-olandezii fură învinși. Înfrângerea lor se soldă cu scufundarea a zece vase și cu pierderea a aproximativ 2000 de oameni.

După bătălie, amiralul olandez Callenburg, cu resturile escadrei sale, se refugie la Castellammare. El era ferm hotărât ca, în cazul unui nou atac francez, să dea foc escadrei sale, pentru a nu cădea în mâna adversarilor săi în august 1676 însă, Callenburg primi ordin să revină în ţară. Amiralul olandez lăsa astfel în mâna francezilor întreaga Mediterană pe care, de acum înainte, escadrele lui Ludovic al XIV-lea o vor putea străbate nestingherit în toate direcţiile; spaniolii, cu forţele de care dispu ne-au nu mai puteau pune nicio clipă în primejdie supremaţia Franţei pe această mare.

Învingătoare în Mediterana, Franţa avea însă dificultăţi în alte părţi. Astfel, Frederic-Wilhelm, principele elector de Brandenburg, alarmat pentru posesiunile sale de pe Rin, ameninţate din ce în ce mai mult de Franţa, se alătură Olandei și interveni direct în operaţiile militare. Urmarea a fost victoria din 1675, de la Werheline, a armatei principelui elector împotriva Suediei, aliata lui Ludovic al XIV-lea.

Nici în Anglia lucrurile nu stăteau mai bine pentru regele Franţei. Un puternic curent de opinie, dirijat de Shaftesbury, șeful opoziţiei din parlament, acţiona din ce în ce mai stăruitor pentru încetarea „flirtului cu Franţa, cerând chiar intrarea Angliei în tabăra adversari lor lui Ludovic al XIV-lea.

În faţa acestei situaţii și pentru a nu pierde avanta jele obţinute în operaţiile militare, Ludovic al XIV-lea se hotărî să negocieze.

În iunie 1676 au sosit în orașul Nimdgue reprezentanţii Franţei, pentru a purta tratative de pace cu împuterniciţii statelor adverse. Dar până la încheierea păcii s-au mai petrecut unele evenimente: cele două tabere — lucru era vădit — nu erau convinse că epuizaseră toate argumentele militare.

În 1677, sub presiunea supușilor săi, și sfătuit și de contele Danby, Carol al II-lea puse pe picioare o puternică armată pe care intenţiona s-o trimită împotriva Franţei în același an. Ludovic al XIV-lea încredinţa lui D'Estrées misiunea de a ataca comptuarele olandeze din

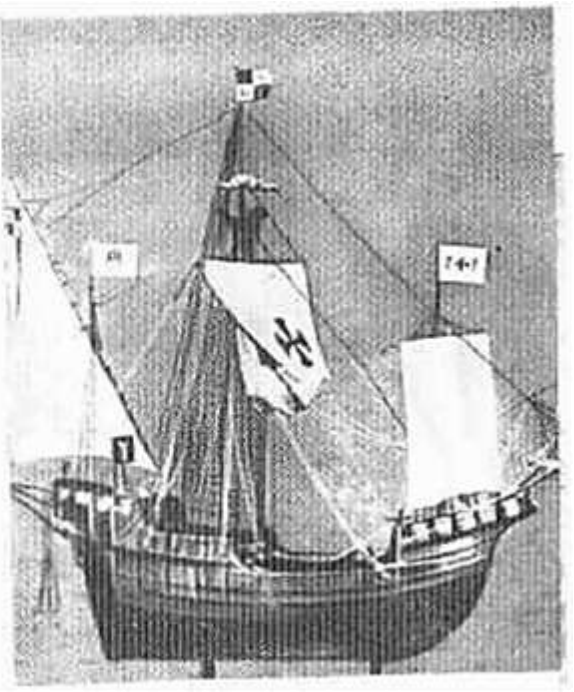
Antile cu speranţa că, reușind în acţiunea sa, îi va obliga pe adversari să cedeze pe toată linia și imediat la Nimăgue. D'Estrdes, un general de uscat, foarte puţin price put în ale marinăriei, eșuă în încercarea de a pune mâna pe poziţiile olandezilor din Antile.

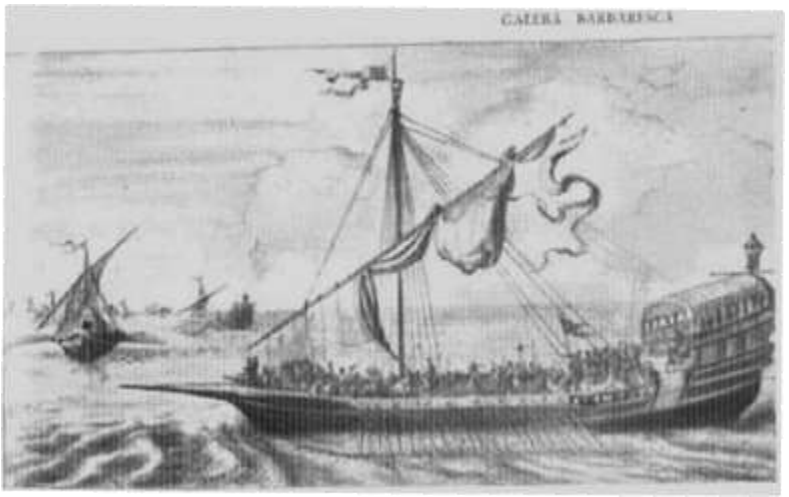
Insuccesul din 1677 îi făcu pe Ludovic al XIV-lea să-și schimbe planul. De data aceasta, el preconiza să se acţioneze în Europa. Deoarece o parte dintre forţele sale se aflau blocate în Sicilia, el ordonă evacuarea insulei. La începutul anului 1678, el atacă Ţările de Jos. La 11 martie, armatele sale luară cu asalt orașul Gând. La 25 martie, francezii puseră stăpânire pe Ypres. Câteva zile mai târziu, la 9 aprilie, Ludovic al XIV-lea făcu cunoscut condiţiile sale de pace, care cuprindeau o serie de concesiuni teritoriale.

Propunerile Franţei părură adversarilor ci destul de rezonabile și, după enunţarea lor, lucrurile lăsau impresia că evoluează favorabil. Dar, atunci când nimeni nu se aștepta, Franţa reveni asupra concesiunilor oferite, condiţionându-le de cedarea către Suedia, aliata sa, a teritoriilor cucerite de la aceasta de Danemarca și Brandenburg. Noua declaraţie a Franţei permise lui Wilhelm de Orania. Conducătorul partidului războinic din Olanda, să încheie, în numele ţării sale, un acord cu Carol al II-lea, supus la puternice presiuni interne. Când lucrurile păreau că se desfășoară în direcţia redeschiderii conflictului, în interveni Suedia, care afirmă că se declară mulţumită dacă Olanda se obligă solemn să nu-și ajute aliaţii în cazul unui război dintre aceștia și statul suedez.

La 10 august, cu o oră înainte de miezul nopţii, Franţa și Olanda semnară două tratate: unul de pace și altul de comerţ. Prin tratatul de pace de la Nimegue, Franţa intra în posesiunea unor teritorii; faptul reprezenta o victorie pentru ea, dar pacea era foarte departe de obiectivele pe care și le propusese Ludovic al XIV-lea în 1672: distrugerea Olandei. Totuși Franţa reușise două lucruri de mare însemnătate din punct de vedere militar: pusese pe picioare o armată de uscat ce părea a nu avea rival în Europa și izbutise să ţină în șah celebra flotă a lui De Ruyter.

CARAVELA „SANTA MARIA", NAVA AMIRAL A LUI CRISTOFOR COLUMB

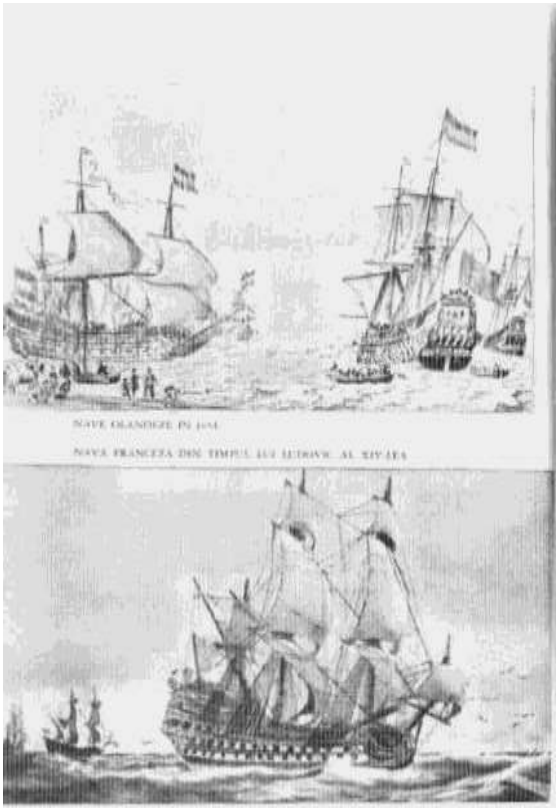




Francis Drake

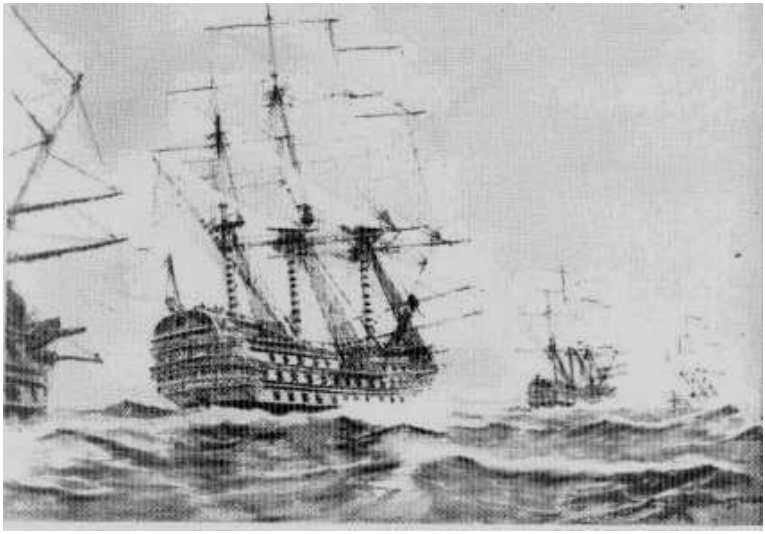
Ciocnire între invincibila Armada și flota engleză (1588)

Martin Tromp



De Ruyter

Duquesne



Nave de linie navigând în formaţia "Linie de şir" sec. XVII

Pacea de la Nimègue a însemnat o „culme a politicii externe", dusă de Ludovic al XIV-lea, prin care a urmărit cu toate șovăielile care l-au caracterizat pe Regele Soare — să smulgă Olandei supremaţia ei pe mare, exercitată chiar în apele franceze și să obţină hegemonia pe continent, pentru a face faţă pericolului pe care îl reprezenta imperiul[18] la graniţele de nord și de răsărit ale Franţei. În sfârşit. Franţa a mai obţinut prin pacea de ia Nimègue frontiere mai bune, plătind pentru aceasta cu șase ani de lupte sângeroase și cu mari pagube materiale.

După pacea de la Nimègue, Ludovic al XIV-lea era considerat marele erou al epocii sale, fiind denumit, de un anonim care se adresa în scris ducelui de Savoia, „Formidabilul Hanibal al Franţei", iar de întregul continent „Arbitrul Europei". Numele său era cunoscut chiar și în Extremul Orient. Peste tot era admirat, imitat. Parisul, capitala sa, i-a acordat titlul de „Louis le Grand", iar limba franceza, ca

[18] Este vorba de Sfântul imperiu roman de naţiune germană, creat în 962, prin încoronarea ca împărat, de către papă, a regelui german Otto I, care cucerise nordul și centrul Italiei. A durat până în 1306, când a fost desfiinţat de Napoleon, în urma victoriilor sale împotriva Austriei și Prusiei. În secolul al XVII-lea, împăratul avea sub autoritatea sa directă Austria, posesiunea ereditară a casei de Habsburg, regatul Boemiei, Moravia. Silezia de vest, regatul Ungariei, era de asemenea șeful nominal al federaţiei celor 360 de state, în care era împărţită Germania ca urmare a păcii vestfalice (1648).

semn de recunoaştere a ponderii crescânde a Franţei în viaţa internaţională, a fost ridicată la rangul de limbă diplomatică.

Războiul Ligii de la Augsburg

Cei unsprezece ani ce au urmat păcii de la Nimdgue au însemnat o perioadă în care, de fapt, s-a pregătit un nou război de proporţii și mai mari între Anglia și Franţa pentru stăpânirea mării.

Pe continent, politica lui Ludovic al XIV-lea continua să fie agresivă și în 1684, armistiţiul de la Ratisbona (Regensburg) confirmând anexarea Strasbourgului și Luxemburgului de către regele Franţei. Statele maritime din sud erau, la rândul lor, neliniștite de activitatea flotei franceze din Mediterana. În același an al armisti ţiului de la Ratisbona, escadrele lui Ludovic al XIV-lea, comandate de Seignelay, secretarul de stat al marinei, bombardează Genova care nu voia să admită amestecul francez în afacerile ei interne, iar un corp de debarcare jefuiește o parte a orașului. Motivul acţiunii: ajutorul dat de Genova spaniolilor, consideraţi inamici ai regelui Franţei. În sfârşit, cunoscuta revocare a edictului de la Nantes, din 1685, a produs multă neliniște în statele protestante germane.

Reacţia Europei occidentale la acţiunile lui Ludovic al XIV-lea a fost încheierea, în 1686, a Ligii de la Augsburg, alianţă destinată menţinerii statu-quo-ului, și din care făceau parte: Imperiul, Spania, Suedia și principalii electori germani. În 1688, situaţia deveni și mai compli cată pentru Franţa, prin debarcarea în Anglia a lui Wilhelm de Orania. În acest an, el îşi detronă socrul, pe Iacob al II-lea Stuart (venit la tron în 1685), aliatul și stipendiatul regelui Franţei. Wilhelm de Orania aduse în Ligă pe Olanda și Anglia și astfel se formă Marea alianţă de la Viena.

Războiul din 1688 — 1697 este considerat, nu fără te mei, ca un război de tip nou. Acum iese în evidenţă, cu și mai mare claritate, politica maritimă a parlamentului englez — exponent al negustorilor și armatorilor — ce impunea guvernului apărarea intereselor comerciale britanice ori de câte ori acestea erau periclitate de concu renţa franceză. Începând cu războiul Ligii de la Augsburg, toate războaiele din secolul al XVIII-lea la care vor lua parte Anglia și Franţa vor fi războaie cu caracter net economic, obiectivul principal al celor două ţări fiind supremaţia colonială, maritimă și comercială.

În ajunul începerii operaţiilor navale, flota franceză număra 120 de nave de luptă. Principalii adversari ma ritimi ai Franţei — Olanda și Anglia — aveau însă aproape încă o dată mai multe nave de luptă decât ea. Inferioritatea numerică sub raport naval, Franţa o putea suplini prin două elemente: o mai bună organizare și un comandament mai bine pregătit Franţa le avea pe amândouă. În fruntea flotei franceze se găsea un mare marinar, Anne-Hilarion de Contenţin, conte de Tourville, viceamiral de Levant.

Contele de Tourville, născut în 1642, a intrat în marină la 18 ani. A fost, un timp, în serviciul Ordinului de Malta. În 1664, secund pe o fregata, ia parte în apele insulei Chios la o luptă navală cu o flotă otomană. Trece apoi în serviciul regelui Franţei.

Sub stindardul regelui luptă cu succes împotriva piraţilor și în bătăliile de la Solebay, Schoneveld și Texel. I. a 33 de ani, adică în 1675, este înaintat la rangul de șef de escadră, având drept comandant pe Duquesne, care l-a notat excelent. Datorită acţiunii sale îndrăzneţe din Mediterana, ca și sfaturilor preţioase pe care i le-a dat lui Vivonne, acesta din urmă iese biruitor în lupta navală de la Palermo.

Despre Tourville a scris rânduri elogioase Saint-Simon. Iată o scurtă caracterizare făcută de acesta renumitului amiral: „El — *N.N.* Tourville — voia să stăpânească la perfecţie toate laturile marinei, de la aceea de dulgher până la aceea de foarte bun amiral și, din această cauză, el devenise cel mai bun constructor, cel mai bun dulgher, cel mai priceput în semnale, cel mai bun pilot, cel mai mare om, cel mai plin de resurse pentru tot ceea ce ţine de marinărie, cel mai sigur cunoscător al navelor străine… după mărturia englezilor și olandezilor – cel mai de seamă om de mare care a trăit de un secol încoace[19].

Caracterizarea făcută lui Tourville de către Saint-Simon este totuși cam ditirambică. Tourville, așa cum a dovedit-o până atunci, și așa cum o va arăta în conţinu are, era în adevăr un excelent marinar. Gradele pe care le-a primit de-a lungul anilor, deși pe merit, i-au fost acordate totuși cam repede. Explicaţia acestor avansări rapide trebuie căutată în prietenia sa cu Seignelay, ministrul marinei.

Cât despre Seignelay, este necesar să precizăm că el a fost creatorul unei puternice forţe navale, pe care a pus-o la dispoziţia lui Ludovic al XIV-lea, în vederea cuceririi hegemoniei. Seignelay a înființat șantiere de construcţii navale, arsenale pentru repararea navelor, a luat măsuri pentru instruirea ofiţerilor și a echipajelor. A dat dovada, în același timp, de o cunoaştere serioasă și multilaterală a oamenilor, pricepându-se ca nimeni altul în alegerea comandanţilor de escadră.

Conflictul a fost declanșat de către Ludovic al XIV-lea, la sfârșitul anului 1688. La 26 noiembrie, chiar în clipa în care Wilhelm de Orania debarca la Torbay, Franţa declară război Provinciilor-unite. Imediat după declara rea războiului, armatele franceze au intrat în acţiune. La sfârșitul anului 1688, trupele lui Ludovic au ocupat malul stâng al Rinului mijlociu ca și localităţile Prorzheim, Heildelberg. Și Heilbronn. La începutul anului următor, armatele franceze, cuprinse parcă de furie, distruseră orașele germane Mannheim, Spira, Wonns și Bingen. În acest moment, primăvara anului 1689, Spania deschise larg graniţele posesiunilor sale din Ţările de Jos pentru trupele germane. Ludovic, ca răspuns la gestul Spaniei, îi declară război la 15 aprilie 1689. În mai 1689, Olanda semnă cu împăratul Leopold I alianţa de la Viena.

Pentru a submina poziţia adversarilor săi, dar mai cu seamă pe cea a lui Wilhelm al III-lea, Ludovic al XIV-lea trimise o flotă care să ajute pe Iacob al II-lea să-și recâştige tronul în martie 1689, cu sprijinul flotei franceze, Iacob al II-lea debarcă în Irlanda catolică. El spera să strângă acolo o armată puternică și să invadeze mai târziu Anglia, pentru a-și recuceri tronul. La 3 aprilie, Iacob al II-lea intră în Dublin,

---

[19] L. NICOLAS, p. 164.

în fruntea oștirii sale personale ce număra circa 1 200 de oameni. Prin ocuparea orașului Dublin, Iacob al II-lea credea, confundând dorinţele cu realitatea, că drumul spre Londra îi este deschis. Drumul era într-adevăr deschis, dar mai trebuia și străbătut. Un prim obstacol îi bară drumul în mai 1689. La 11 mai 1689, mai multe nave engleze, comandate de amiralul Herbert, încercară să-i taie legă tura cu continentul. Ciocnirea dintre flota lui Herbert și cea franceză avu loc în faţa localităţii Bantry. Primiţi cu puternice focuri de artilerie, englezii bătură în retragere.

Câteva zile după această ciocnire navală, la 17 mai 1689, William al III-lea declară oficial război Franţei.

Prinsă ca într-un clește, de cei patru adversari ai săi, Franţa îşi revizui în grabă planurile operaţionale. Ludovic al XIV-lea și Louvois[20] ajunseră la concluzia că cea mai bună tactică ar fi temporizarea operaţiilor pe uscat și punerea accentului pe războiul naval, pentru a scoate Anglia din coaliţie. Respectând indicaţiile date de rege și de Louvois, trupele franceze se mulţumiră doar să păstreze teritoriile pe care le controlau. Aliaţii, profitând de tactica defensivă pe care o aplica Franţa, declanșară o energică ofensivă. Atacul masiv dat de aliaţi — aveau peste 50.000 de soldaţi — fu totuși stăvilit, datorită tacticii aplicate de mareșalul de Luxembourg. Locul victoriei franceze — câmpia Fleurus între Charleroi și Namur. Data biruinţei — 1 iulie 1690.

În toamna anului 1689, Seignelay și Tourville fură convocaţi la Versailles, pentru a stabili împreună cu intendentul general al armatei, d'Usson de Bonrepaus, planul general de operaţii navale. El cuprindea, în linii mari, și în fraze generale, cucerirea supremaţiei pe mare. Prin cucerirea supremaţiei, Franţa spera să mineze economicește Anglia și s-o facă să creadă ca iminentă invadarea teritoriului ei de către trupele franceze. Făuritorii planului sperau că prin atingerea acestor ţeluri Anglia va fi obligată să ceară pace Franţei, în condiţii avantajoase acesteia din urmă. Ca detalii s-a stabilit ca flota reunită — cea din Atlantic și cea din Mediterana — sub comanda lui Tourville să pătrundă în timpul cel mai scurt în Marea Mânecii, pentru a ataca porturile Plymouth, Portsmouth și Spithead. Totodată, flota lui Tour ville avea ca sarcină ancorarea ei la gura Tamisei, în vederea împiedicării joncţiunii forţelor navale anglo-olandeze. Toate aceste obiective, conform planului, trebuiau să fie atinse până la sfârșitul lunii august sau începutul lunii septembrie 1690. După îndeplinirea lor, Tourville urma să se înapoieze la baza de la Brest. Cu alte cuvinte, proiectata companie navală avea un caracter de hărţuială, de demoralizare a Angliei, amiralul francez neprevăzând bătălii de mare anvergură. În pofida acestor planuri, în luna iulie avu loc o mare bătălie navală la Béveziers.

La 21 iunie 1690, comandantul de escadră Château Renault, cu 17 nave, după

---

[20] Michel Le Tellier, marchiz de Louvois (1641 — 1691), unul dintre principalii miniștri ai lui Ludovic al XIV-lea, a reorganizat armata franceză în ce privește recrutarea, armamentul (a introdus baioneta la infanterie), formarea cadrelor combatante și tehnice.

ce reușise să înșele vigilenţa englezilor și să treacă prin Gibraltar, se alătură flotei principale. La 25 iunie, întreaga flotă ridică ancora, navigind de-a lungul coastei engleze. La 5 iulie, flota franceză zări escadra anglo-olandeză în largul capului Beachy-Head sau Bévezieis.

Escadra anglo-olandeză, comandată de amiralul englez Herbert, conte de Torrington, era formată din 56 de nave, cu 3 696 de tunuri 2 a bord Ea avea un echipaj de 26 780 de marinari.

Flota franceza cuprindea 70 de nave, cu 4 122 de tunuri la bord. Avangarda flotei era comandată de Château Renault. Elementul cel mai înaintat al avangardei îl constituia diviziunea lui Villette. Ariergarda avea drept comandant pe D'Estrées. Centrul flotei era comandat de Tourville, care îndeplinea, totodată, și funcţia de comandant șef al întregii flote. În afara celor 70 de nave de luptă, Tourville mai avea sub ordinele sale 6 nave mai slabe, printre care și nava „Alcyon —, comandată de Jean Bart, toate ţinute în rezervă.

Înaintea începerii luptei, Torrington s-a gândit, ţinând seama că era inferior adorsarului său, să se retragă. O scrisoare trimisă lui de regina Maria[21] și primită cu puţin înaintea luptei, prin care suverana declara că nu era de acord cu retragerea, l-a determinat să se bată.

La 10 iulie, la ora 7 dimineaţa, flota franceză, așezată într-o impecabilă linie de șir, era gata de luptă. Referindu-se la formaţia de luptă adoptată de francezi, amiralul Villette, în *Memoriile* sale, a notat cu mândrie „Că niciodată o armată n-a fost văzută într-o așa de frumoasă ordine", cele 70 de nave navigând ca „trase la sfoară". La ora 9, între avangărzile flotelor adverse începe un puternic duel de artilerie. La această oră, vântul bătea foarte slab din direcţia nord-est, iar curentul era aproape inexistent. În plină canonadă, Villette constată cu surprindere că escadra sa n-are adversar direct. Profitând că cele două flote erau angajate în canonadă și având și vântul favorabil, el făcu o manevră pentru a cădea în spatele escadrei olandeze comandate de Evreuen.

La ora 9,30, ariergărzile celor două flote se angajează și ele în canonadă. La ora 10, o escadră engleză, comandată de Ashby, încearcă un atac. Nava-amiral franceză, „Soleil Royal", împreună cu tot centrul flotei lui Tourville, respinge atacul.

La ora 11, Chateaurenault, prin plecarea lui Villette, are o poziţie dificilă. Situaţia lui Chateaurenault se schimbă însă odată cu sosirea la ora 11,30, a lui Villette, care, la început, a înaintat destul de încet, din cauza brizei prea slabe. De îndată ce a avut vântul la travers, el s-a îndreptat, cu toată viteza de care erau capabile navele sale, în ajutorul lui Chateaurenault. Acesta, văzându-l pe Villette venindu-i în ajutor, a virat brusc la dreapta, înaintând spre divizia olandeză. Prin manevra lui Villette și prin înaintarea lui Chateaurenault, navele olandeze au fost prinse între două focuri. În acel moment, vântul îşi schimbă direcţia și Torrington nu putu porni

---

[21] Fiică a regelui Iacob al II-lea Stuart, căsătorită cu Wilhelm de Orania, devine regină a Angliaei în 1688, când soțul ei ocupă tronul ca rege William al III-lea.

în ajutorul escadrei olandeze. Și cum vântul continuă să bată nefavorabil pentru el, Torrington începu să se teamă că nu va putea degaja flota sa. Neavând de ales, el ordonă remorcarea navelor sale de către șalupe pentru a ieși din bătaia tunurilor adverse. Gestul comandantului șef este imitat de subalternii săi, Ashby și Delaval.

La ora 16, 0 se schimbă și curentul. De această schimbare profitară din plin englezii care reușesc să fugă de pe locul bătăliei, înainte ca francezii să sesizeze acest lucru și să-i mai poată urmări.

Cu această acţiune, bătălia de la Béveziers a luat sfârşit. Bilanţul: o navă olandeză capturată, 15 nave engleze serios avariate, ca și cea mai mare parte a escadrei olandeze; unele avarii s-au produs și în rândurile flotei franceze; ambii adversari au tras peste 200.000 de lovituri de tun.

În ziua în care cele două flote se înfruntau la Béveziers, regele Angliei, William al III-lea învinse în Irlanda, la Boyno, în apropiere de Drogheda, trupele lui Iacob al II-lea, obligându-l, totodată, să-și caute refugiu pe continent.

După bătălia de la Béveziers, ministrul marinei franceze, Seignelay, i-a cerut lui Tourville, cu ton de reproș, să treacă imediat la urmărirea navelor adverse până la distrugerea lor definitivă. La 29 iulie Seignelay, printr-un memoriu, îi cerea din nou lui Tourville să intre prindă oricâte atacuri va crede amiralul de cuviinţă asupra coastelor engleze, pentru a împiedica redresarea forţelor inamice. Scurt timp după remiterea memoriului, cu ocazia unei discuţii purtate de ministrul marinei cu Tourville, cei doi au avut un schimb violent de cuvinte.

Ministrul i-a ordonat amiralului, pe un ton ridicat, să forţeze cu orice preţ intrarea în rada portului Plymouth, unde se găseau circa 200 de nave comerciale și cam o duzină de nave militare, pentru a le scufunda sau avaria.

Tourville, bombănind, acceptă ordinul, dar numai după ce ceru ca, în prealabil, să întreprindă o acţiune de recunoaştere. Reîntors din recunoaştere, el fu de părere că misiunea impusă lui de ministru este sortită eșecului din capul locului. Dar cum nu putea s-o respingă, așa că, la 12 august, portul Torbay După atacul Torbayului intră în portul-bază Brest doar pentru aprovizionare. Făcând aprovizionarea, ridică în mare grabă ancora și plecă spre Irlanda, pentru a aduce în ţară trupele înfrânte de armata lui William al III-lea.

Fleurus și Béveziers au reprezentat, într-adevăr, pentru Franţa două succese, dar nu în măsură să asigure câştigarea războiului. Flota anglo-olandeză, cu toate pierderile, continua să existe. Irlanda fusese pierdută de Ludovic al XIV-lea și poziţia Angliei era tot așa de solidă ca la începutul războiului. Rezultatele mediocre obţinute de marina franceză în bătălia de la Béveziers s-ar datora, după L. Nicolas, mai multor cauze. Mai întâi. Planul de operaţii neprevăzând o luptă decisivă, victoria „în sine” era inutilă. Apoi, francezii au făcut greșeala că n-au profitat de panica care a cuprins Anglia după terminarea luptei, pentru a încerca o debarcare ce s-ar fi putut termina cu un succes. Flota franceză n-a dispus în această bătălie de galere cu care să fi urmărit, în condiţiile lipsei de vânt, escadrele adverse. Și, în sfârșit, o altă cauză a succesului pe jumătate a fost însuși Tourville, bun marinar, excelent tactician, curajos, dar extrem de nervos, ezitant la culme în faţa luării unei

hotărâri decisive.

După bătălia din iulie 1690, Bonrepaus considera că planul de operaţii navale trebuia repetat întocmai și în anul următor. Acestui plan i s-au opus, dintru început, Ludovic al XIV-lea — dezamăgit de rezultatul luptei – iar mal apoi și Louvois. Obiecţii serioase privind planul aducea şi Tourville, dar acestea erau legate de faptul că în Marea Mânecii flota franceză nu avea baze pentru es cadrele ei, ceea ce îngreuna mult situaţia acestora, care nu se puteau aproviziona și nu-și puteau odihni echipajele.

În timp ce ideile planului erau discutate pe toate feţele, moare, pe neașteptate. Seignelay. În locul lui, regele face greșeala să nu-l numească pe Bonrepaus sau pe alt militar de meserie, ci pe Pontehartrain. Un personaj șters și total nepriceput în arta războiului. Curând după numirea sa. la 26 mai 1691, Pontehartrain îi trimise lui Tourville — pe care îl invidia fără rezerve — o scrisoare ce cuprindea o listă întreagă de instrucţiuni şi numeroase consideraţii. În scrisoare, noul ministru al marinei îi cerea amiralului să nu mai staţioneze cu flota în portul Brest, ci să iasă imediat în largul Mării Mânecii pentru a stingheri, prin atacuri repetate, convoaiele comerciale anglo-olandeze. În aceeași scrisoare, pentru a da mai multă greutate instrucţiunilor, Pontehartrain ţinu să precizeze că regele ar fi mult mai mulţumit dacă Tour ville ar captura flota anglo-olandeză care venea de la Smirna, cu o încărcătură valorând 30.000.000 livre, decât da că „ar repurta o a doua victorie asupra armatei navale inamice". Ministrul îl mai sfătuia pe Tourville să evite o confruntare cu adversarul, dacă acesta este superior numericește, și că cel mai bun lucru pe care l-ar putea face ar fi acela de a ataca navele răzleţe care navigau pe mare.

În alte instrucţiuni, din 3 și 12 iunie 1691, Pont chartrain îi comunica lui Tourville date „foarte precise" privind forţa flotei adverse. După spusele lui, anglo-olandezii dispuneau, în acel moment, de 84 de nave, dintre care disponibile erau doar 67. Prin aceleași instrucţiuni, ministrul îi cerea amiralului să atace la 20, 23 sau 27 iunie.

Tourville avea sub comanda sa 69 de nave și 20 de bruloţi, deci două nave în plus, și cu toate acestea nu pomi atunci la atac, pentru simplul motiv că punea foarte puţin preţ pe informaţiile ministrului. După cum a bănuit Tourville, adversarii săi erau mult mai puternici decât glăsuiau instrucţiunile. Englezii aveau gata de luptă 91 de nave, iar olandezii 35. Și, în ciuda faptului că știa aceste lucruri, Tourville trebui, în cele din urmă, să se conformeze ordinului, deoarece, potrivit misiunii sale, el avea dispoziţie să distrugă convoiul comercial care, plecat din Smirna, se îndrepta spre Anglia.

La 17 iulie, comandantul navei „Renard", trimisă în cercetare, îi raporta lui Tourville că amiralul Russell, comandantul flotei engleze ce proteja convoiul comercial, dispunea de 87 de nave. Tourville, neîndrăznind să se bată cu o flotă net superioară lui, și, în fond, respectând și instrucţiunile primite de la Pontehartrain, or donă retragerea. Timp de câteva zile, francezii au execu tat o serie de manevre excelent cotate de specialiști, dar fără niciun rezultat practic;

convoiul englez ajunse în Anglia fără nicio pierdere.

Tot în anul 1691, statele aliate se angajară, după puterile fiecăruia, să pună pe picioare o armată de circa 200.000 de oameni. Înainte însă ca angajamentul să devină realitate. Ludovic al XIV-lea atacă pe toate fronturile: Ţările de Jos, la frontierele Germaniei, în comitatul de Nisa, în Piemont. Un alt atac fu declanșat pe mare, care duse la bătăliile de la Barfleur și l-a Hougue.

În 1692, deși ministru al marinei era tot Pontehartrain, Bonrepaus, reintrat în graţiile regelui, a primit din partea acestuia însărcinarea de a întocmi planul de operaţii navale. În elaborarea planului, Bonrepaus a plecat de la faptul că Anglia, dintre cele 125 de nave ale ei, nu putea arunca în luptă decât circa 90, restul fund disper sate pe întinsul mărilor ca nave de escortă. Apoi Bonrepaus mai știa că navele engleze disponibile nu stăteau într-un singur loc, ele staţionând iama în trei porturi diferite. Bonrepaus, atunci când punea la punct planul pentru a-l înainta regelui, mai adăuga amănuntul – contestat de Tourville — că flota franceză era superi oară celei engleze atât prin calitatea oamenilor, cât și prin numărul gurilor de foc. Dacă Bonrepaus nu împărtăşea acest punct de vedere al lui Tourville, în schimb era cu totul de acord cu el în legătură cu faptul că Marea Mânecii era o mare favorabilă englezilor și nu francezilor, și că flota franceză nu se putea folosi de porturile sale din Atlantic, deoarece în Le Havre nu puteau acosta nave mijlocii, iar La Hougue și Cherbourg prezentau marele inconvenient că aveau rade deschise, deci ușor de atacat. Pe de altă parte, flota franceză nu putea angaja lupta în larg, întrucât vânturile dinspre Atlantic, curenţii și mareele puteau oricând să împingă navele Franţei spre pasul Calais, adică spre zona de unde cu greu s-ar fi putut retrage la nevoie.

Așadar, conform planului lui Bonrepaus, navele franceze trebuiau să fie gata de luptă în jurul zilei de 15 aprilie, adică cu aproximativ 5 — 6 săptămâni înaintea datei la care englezii ar fi putut să iasă cu flota lor în larg. Navele engleze aflate la iernat staţionau, după cum am văzut, în trei baze. Bonrepaus, plecând de la această idee, se gândi să atace Londra. El alese acest oraș și nu altul din motive pur psihologice. În sinea sa, Bonrepaus era de acord cu obiecţiile lui Tourville că Londra, fiind capitala ţării, dispunea de mai multe mijloace de apărare decât alte porturi, dar el era convins că luarea ei cu asalt putea provoca o anumită stare de spirit foarte aproape de panică, profitabilă francezilor. Punctul de vedere al amiralului francez era susţinut și de Iacob al II-lea, amândoi fiind pentru o debarcare la vest de insulele Wight.

În perioada de elaborare a planului, Iacob al II-lea prin optimismul său exagerat — el afirma, de exemplu, că drumul de la locul de debarcare până la Londra va fi o simplă plimbare militară, agrementată cu ovaţii adresate de populaţie soldaţilor francezi și celor din slujba fostului rege — a creat o falsă viziune asupra întregii acţiuni proiectate. Fără îndoială, comandamentul francez ar fi putut să-și revizuiască optica, manifestul lansat de catolicul Iacob al II-lea foștilor săi supuși fiind primit cu o indiferenţă dușmănoasă. În acele momente însă, toţi erau ocupaţi cu pregătirile și credeau în reușita deplină a planului. Singurul, sau aproape

singurul, care a avut unele ezitări a fost Ludovic al XIV-lea, dar, luat și el de torentul optimismului, a aprobat planul elaborat de Bon repaus fără a-i aduce modificări.

În planul iniţial al acţiunii se prevedea participarea a 12.000 de infanteriști, 3.000 de călăreţi și 50 de nave, locul de debarcare fusese fixat undeva în apropiere de Portland. Data începerii operaţiei: 15 aprilie 1692.

Frumosul plan al lui Bonrepaus fu serios corijat de realitate. Abia la 25 aprilie, Tourville avea în subordine doar o parte din flotă. 25 de nave. Încă 14 nave au sosit în rada portului Brest abia în ultima zi a lunii mai. Așadar, Tourville a dispus numai de 39 de nave, în loc de 50. Aceasta însemna că infanteriștii și călăreţii în loc să fie îmbarcaţi pe numărul de nave iniţial fixat — necesar calculat cu grijă — trebuiau să fie înghesuiţi pe nave mai puţine.

După elaborarea planului, Bonrepaus începu să se ocupe de pregătirea corpului de debarcare, cavaleria și cea mai mare parte a materialului de război trebuind să ia largul din portul Le Havre. Din port, navele încărcate până la refuz nu puteau ieși decât la mareea înaltă. Infanteria urma să se îmbarce la La Hougue.

Probleme serioase ridică și conducerea expediţiei. Până la 13 mai, drept comandant șef a fost Pontehartrain. După această dată, el a fost înlocuit cu un triumvirat: Iacob al II-lea, comandant suprem al expediţiei, Bellefonds, comandantul corpului de debarcare și Bonrepaus membru al triumviratului, fără o sarcină precisă. Timp de o săptămână, triumviratul, neavând o idee prea clară și negândind la unison, a emis instrucţiuni care se băteau cap în cap. La acestea se adăuga faptul că cei 15.000 de ostași francezi, desemnaţi pentru debarcare, se aflau pe undeva, pe teritoriul Franţei, și nu strânși la un loc gata să pornească la drum. Urgentând lucrurile și mărind, în ultimă clipă, și efectivul destinat să debarce, Tourville putea conta pe 44 de nave și 13 bruloţi și pe forţa de șoc a celor 3 144 de guri de foc. La bordul acestor nave, la 29 mai, se găseau circa 20.000 de oameni. Cu forţele pe care le avea, Tourville era departe de a avea o situa ţie cât de cât favorabilă, deoarece amiralul englez Russell conta pe 99 de nave de linie, 37 de bruloţi, 7 154 de tunuri și pe un efectiv de soldaţi cifrat la 42.000 de oameni.

Știind că este net inferior adversarului său, Tourville n-ar fi vrut să înceapă acţiunea și probabil că n-ar fi făcut-o, dacă nu i-ar fi ajuns la ureche zvonurile care circulau la Versailles pe seama sa și care îl prezentau sub masca unui marinar fricos. Ţinând la prestigiul său și nedorind, în fond, să fie schimbat pentru atitudine panicardă, Tourville pomi la atac, deși știa că bătălia e pierdută înainte de a o angaja.

Lupta de lângă capul Barfleur a început la 29 mai 1692, cu puţin înainte de ora 11, printr-o manevră având drept scop ca divizia comandată de D'Amfreville să nu fie învăluită de o divizie olandeză. Scurt timp după această acţiune, centrele celor două flote se angajară într-un puternic schimb de artilerie. În toiul canonadei, Gabaret remarcă, din fericire la timp, că navele comandate de Tourville riscau să fie prinse între două focuri. Ca să evite acest lucru, Gabaret se lipi cu navele sale de cele comandate de amiralul șef. Undeva, mai spre sud de locul principal al bătăliei, luptau o diviziune franceză, comandată de amiralul Pannetié, și o escadră

engleză.

Deși francezii au început lupta cu precauţie și au acţionat așa cum le dictau împrejurările, din cauza despre porţiei de forţe ei au fost aproape în întregime încercuiţi. În toiul luptei, la un moment dat, nava-amiral „Le Soleil Royal" fu nevoită să se bată cu patru nave engleze. Din cauza puternicului tir la care fusese supusă ea de venise o adevărată epavă. După cum va povesti după luptă un marinar englez, de pe nava-amiral franceză „Sângele curgea prin toate încheieturile".

Lupta, care durase douăsprezece ore, se sfârși târziu, după căderea nopţii. Englezii, victorioși, aveau la terminarea bătăliei două nave mai puţin, în timp ce francezii, datorită abilităţii tactice a lui Tourville, niciuna. În schimb, în ceea ce privește elementul uman, au suferit însă francezii: circa 1 700 de morţi sau răniţi.

A doua zi, 30 mai, Tourville, după plecarea celor nouă nave avariate spre porturile Brest, Le Havre și La Hougue, pentru a fi reparate, mai avea la dispoziţie doar 35. Cu aceste nave, părăsind locul bătăliei, el încercă să ajungă la bază. Pe trei dintre ele fu nevoit să le abandoneze, iar zece, izbindu-se de fundul stâncos al mării, eșuară. Cu cele 22 de nave care i-au mai rămas reuși să treacă de capul Blanchard și să intre în portul Saint-Malo.

În timp ce Tourville se îndrepta cu navele sale spre Saint-Malo, odată cu sosirea mareei înalte navele eșuate, rupând cablurile de la ancoră, putură din nou să na vigheze. Ele porniră spre La Hougue unde, ajunse aproape de coastă, au eșuat din nou. În rada portului La Hougue se găseau, la începutul lunii iunie 12 nave, cele 10 eșuate, plus alte două refugiate aici la 30 mai. Aceste nave au fost atacate în două rânduri — la 2 și la 3 iunie — de o escadră engleză net superioară numericește și beneficiind în plus și de atuul manevrei. Rezultatul atacurilor declanșate de englezi a fost distrugerea tuturor celor 12 nave franceze.

Acţiunea din faţa portului La Hougue a pus punct du blei bătălii navale de la *Barfleur-La Hougue.* Cele două lupte navale s-au terminat cu pierderea de către francezi a 15 nave, din care șapte de prim rang și cu distrugerea mai mult sau mai puţin totală a celorlalte nave. Pierderile franceze au fost mari, dar ele s-ar fi putut transforma într-un dezastru general, după cum au recunoscut contemporanii, dacă Tourville n-ar fi reușit prin priceperea și îndrăzneala sa să salveze cât a putut de mult. Înţelegând în mod realist situaţia, Ludovic al XIV-lea l-a felicitat pe Tourville pentru calităţile dovedite, numindu-l, în martie, anul următor, mareșal al Franţei. La rândul lui, amiralul Russell, adversarul său din această dublă campanie, i-a trimis o scrisoare în care i-a tău dat virtuţile.

Cauzele înfrângerii de la Barfleur-La Hougue au fost multiple. Printre acestea amintim legătura defectuoasă dintre conducerea supremă a războiului și flotă, lipsa unităţii de concepţie la comandanţii marinei, lipsa de realism a planului elaborat de Bonrepaus, care a cerut flotei executarea unor acţiuni mult prea îndrăzneţe ţinând seama de forţele ei. Apoi, Bonrepaus a subapreciat puterea de ripostă a adversarilor. Planul, neţinând seama de experienţa de până atunci, a mizat în prea mare măsură pe rapiditatea cu care flota franceză putea fi pusă în stare de luptă, deși niciodată până atunci ea nu dovedise că e capabilă de așa ceva. La toate

acestea s-a adăugat faptul că pilotul escadrei lui Leisne, apreciind greșit ora de începere a mareei joase (refluxul), a eșuat cu cele zece nave pe stânci, unde mai târziu au fost distruse de englezi.

Cele două bătălii navale din 1692 au avut consecinţe diferite în fiecare dintre cele două tabere. Englezii nu au considerat biruinţa ca fiind de o deosebită importanţă. Ei erau conștienţi că Franţa n-a fost îngenuncheată prin cele două înfrângeri, că flota ei mai dispunea de suficiente forţe, și, ca atare, Anglia nu-și putea permite să disperseze escadrele de luptă pentru a proteja convoaiele comerciale. Din această cauză — a păstrării superiorităţii strategice pe mare — englezii vor neglija un timp comerţul maritim.

Aceleași bătălii navale au fost considerate în Franţa ca adevărate catastrofe. Regele și consilierii săi au fost atât de afectaţi de aceste insuccese, încât ei au ajuns la concluzia că Franţa a pierdut orice șansă de a se impune pe mare, și că singura posibilitate de a câştiga războiul o oferea lupta pe uscat Această apreciere exagerată a consecinţelor nefaste ale bătăliei de la La Hougue a fost însuşită, două secole mai târziu, și de celebrul istoric francez Jules Michelet, caroseria că bătălia, „neînsemnată în aparenţă, schimbă cursul istoriei”[22].

În timp ce regele și consilierii lui considerau orice acţiune viitoare pe mare ca fiind mai dinainte sortită eșecului, Pontehartrain, în dubla sa calitate de controlor general al finanţelor și secretar de stat la marină, luă o serie de măsuri pentru refacerea flotei. Biruind multiplele piedici care i-au stat în cale, Pontchartrain puse să se construiască noi nave, intensifică instruirea echipajelor, mări soldele marinarilor. Rezultatul străduaniilor sale fu creșterea numărului navelor la 71 în Atlantic, 22 în Mediterana, plus 35 de galere ce puteau fi folosite sau pe mare, sau pe ocean. Un alt lucru pe care îl făcu Pontchartrain fu schimbarea planului operaţional. Pontchartrain renunţă la ideea debarcării în Anglia pentru restaurarea lui Iacob al II-lea — pe care de altfel nici nu-l prea simpatiza —, înlocuind-o cu una mai realistă, deci realizabilă, adică atacarea convoaielor comerciale anglo-olandeze. Acest obiectiv, nu chiar atât de simplu cum părea la prima vedere, a fost încredinţat pentru ducerea lui la îndeplinire amiralului Tourville. După primirea ordinului de operaţii, amiralul începu, în ziua de 2 iunie 1693, patrularea prin faţa portului Lisabona.

Două zile mai târziu, la 4 iunie, navele lui Tourville ancorară la Lagos, pe coasta Portugaliei, în așteptarea unui mare convoi comercial englez format din 148 de nave, protejate de 27 de vase de război. Flota engleză care însoţise convoiul pentru a întări escorta, făcu imprudenţa — la 16 iunie 1693 — să-l abandoneze în dreptul insu lei Ouessant. Tourville, care aștepta o asemenea ocazie din clipa instalării lui la Lagos, ieși, la 28 iunie, în larg și până la 21 iulie atacă în permanenţă convoiul englez, apărat acum de o forţă navală mult mai slabă decât cea de sub comanda sa. Acţiunea de hărţuială continuă, desfășurată între Lagos și Malaga, s-a soldat

---

[22] L. NICOLAS, p. 175.

cu o adevărată catastrofă pentru englezi: 80 — 90 de nave scufundate — 8 dintre ele erau nave de război — și pagube cifrate la 30.000.000 de franci.

Vestea dezastrului sosi la Londra cu întârziere. Și tot cu întârziere sosi și ajutorul pe care amiralitatea britanică l-a trimis convoiului. Când navele engleze ajunseră în zona marelui dezastru — 27 iulie 1693 — Tourville și cu flota lui se găsea în Mediterană, unde făcuse deja joncţiunea cu escadra comandată de D'Estrées. În acest moment, francezii dispuneau de o flotă alcătuită din 87 de nave de linie și de 61 de nave mai mici, cu 5 642 de tunuri și 70.000 de oameni. Punctul de sprijin principal al flotei era portul Toulon. Aici, în Mediterana. Englezii n-aveau nicio bază, așa că francezii erau stăpânii necontestaţi ai mării.

În anii care au urmat, Pontehartrain, oxagerând importanţa succesului de la Lagos, a început din nou să-și făurească visuri în legătură cu invadarea Angliei. Conform unui plan elaborat de el, o flotă de circa 50 de nave trebuia să transporte și să sprijine corpul de debarcare ce era concentrat la Calais și Dunkerque. Înainte de a începe invazia, cu scopul de a-i ușura succesul. Ludovic al XIV-lea ceru ca debarcarea trupelor franceze să fie precedată de o rebeliune iacobită. Rebeliunea izbucni, dar reacţia pe care o produse ea în Anglia — strângerea în jurul lui William al III-lea a parlamentului și a marii majorităţi a poporului — avu darul să întărească spiritul de rezistenţă. Opoziţia generală faţă de încercarea de revenire pe tronul Angliei a lui Iacob al II-lea Stuart îşi găsește explicaţia în faptul că fostul rege a vrut, în timpul celor trei ani de domnie, să re stabilească absolutismul și catolicismul.

El era adeptul monarhiei de tip feudal, care nu admitea ca regele să se supună voinţei parlamentului. Villiam al III-lea de Orania, în schimb, reprezenta monarhia parlamentară; la 13 februarie 1689 el a dat cunoscutul „Bill" ai drepturilor care asigura supremaţia parlamentului în materie de legiferare și de impozite și care garanta proprietatea și instituţiile burgheze.

La evaluarea greșită a situaţiei interne din Anglia, făcută de suveranul Franţei, se mai adăuga apoi un fapt pe care nimeni nu avusese cum să-l prevadă. Flota franceză, comandată de Chateaurenault, plecată în timp util din Mediterană, a ajuns în punctul fixat, portul Brest, cu o mare întârziere, din cauză că timp de 23 de zile a avut de înfruntat puternice vânturi potrivnice.

Dându-și seama, în cele din urmă, că victoria nu-i va putea surâde, Ludovic renunţă la ideea debarcării. Această hotărâre a lui a fost în mare măsură determinată însă și de puternicele atacuri pe care flota engleză le-a declanșat asupra mai multor porturi franceze, e adevărat fără prea mare succes, din cauza puternicelor fortificaţii ridicate cu ani în urmă de Vauban[23].

---

[23] Sébastien Le Prestre, senior de Vauban, mareșal al Franței (1633 — 1707), comisar general al fortificațiilor, a revoluționat tehnica lucrărilor de fortificație și de asediu, înlocuind zidurile înălțate la suprafață cu tranșee protejate de ziduri semiîngropate.

Războiul de cursă

În afara operaţiilor navale duse de flote bine organizate, în timpul războiului din 1688 — 1697 s-a dus un foarte intens război de cursă. A fost poate perioada de „glorie44 a acestei forme speciale a luptei pe mare, constând din acţiuni împotriva traficului maritim al adversarului; prada era împărţită între rege și cei care duceau acest război, cel mai adesea foști piraţi.

Nobilii și mulţi demnitari — și nu numai ei — privieau războiul de cursă cu un dispreţ suveran, în timp ce pe participanţii la el, pe corsari, îi considerau drept infractori de drept comun.

Ludovic al XIV-lea însă, influenţat de Colbert și Vauban, a înţeles înaintea multor demnitari ai săi că traficul pe mare aduce venituri reale, și că el este acela care înzestrează întreaga mașină de război a adversarilor săi. Dacă Franţa ar fi reușit să distrugă traficul maritim al Olandei sau Angliei, toţi armatorii, negustorii și proprietarii de manufacturi din cele două ţări n-ar mai fi avut cu ce să contribuie la finanţarea războiului dus de guvernele lor. Lucrul acesta l-a înţeles și mareșalul Vauban, mareșal al Franţei și comandant al trupelor de uscat. El a arătat, cu un prilej oarecare, cu mare justeţe, că banii olandezilor și englezilor „nu vin din ţara lori", că „numai comerţul este acela care procură acești bani, datorită numărului prodigios de nave care vin și pleacă în permanenţă…", că „banii le furnizează mijloace de a continua războiul împotriva noastră".

Pentru a înţelege mai bine ce însemna comerţul maritim să dăm câteva cifre. Iată, de exemplu, ce dividende a acordat acţionarilor săi Compania olandeză a Indiilor Orientale la diferite date. În 1688 și 1689 ea a plătit 35%, iar în 1690 40%. În 1664 au intrat în porturile Angliei nave englezești încărcate cu mărfuri cu un tonaj de 95 266 de tone. În 1688 tonajul mărfurilor a crescut la 190 533, pentru ca în 1712 el să ajungă la 326 620.

Această situaţie era binecunoscută la Versailles. Pentru a o contracara trebuia întreprins ceva. În acest sens, Vauban scria: „trebuie să dăm o altă direcţie războiului pe mare". Direcţia nouă sugerată de Vauban a fost războiul de cursă. El va fi susţinut de acei fii ai mărilor originari din Dunkerque, Saint-Malo, Dieppe, Le Havre, Nantes, Les Sables, La Rochelle, Bordeaux.

Bayonne, porturi care erau adevărate „cuiburi de corsari". Cei ce au luptat în războiul de cursă făceau parte din acea categorie de oameni care dăduse comandanţii și echipajele perioadei marilor descoperiri geografice, oameni viteji și vicleni, duri și romantici, la care dorul de aventură se amesteca cu setea de câștig.

Dintre toţi cei care au luat parte la războiul de cursă în a doua jumătate a veacului figura cea mai marcantă a fost, fără discuţie, cea a lui Jean Bart.

Jean Bart s-a născut la 21 octombrie 1650 la Dunkerque, într-o familie de vechi marinari. Unul dintre înaintașii săi, Michel Jacobsen, a fost viceamiral al regelui Spaniei. Pentru răsunătoarele sale victorii Jacobsen a fost în două rânduri decorat cu înalte ordine. Bunicul lui Jean Bart, Michel Bart, în 1644, în fruntea a șapte fregate a atacat un convoi olandez alcătuit din 23 de nave de comerţ și 3 nave de

război. Deși bătrânul Bart a avut de înfruntat de aproape patru ori mai multe nave, el a capturat întregul convoi comercial, punând totodată pe fugă cele trei nave de război. Tatăl lui Jean Bart, Cornii Bart, marinar și el, moștenind multe dintre calităţile bătrânului Michel, a murit într-o luptă pe mare.

Jean Bart, la vârsta de 16 ani, ca și alţi tineri de etatea lui, a intrat în marină. Ucenicia și-a făcut-o sub comanda lui de Ruyter, marele amiral al veacului. În 1672, în anul în care Ludovic al XIV-lea a declarat război Olandei, Jean Bart a părăsit nava pe care era ambarcat, întorcându-se în ţară. În timpul conflictului militar cu Olanda, Jean Bart ia parte la câteva acţiuni pe mare care s-au soldat cu capturarea mai multor nave pline cu încărcături preţioase. În 1671, spre exemplu, pune mina pe două nave încărcate cu fildeș, zahăr și aur praf care valorau 297.000 de livre. La 5 ianuarie 1679, pentru succesele repurtate până atunci. Ludovic al XIV-lea îi acordă gradul de locotenent, pentru ca la 15 august 1686 să capete un nou galon, acela de căpitan de fregată.

În 1689, în timpul războiului Ligii de la Augsburg, Jean Bart primește misiunea grea de a escorta împreună cu Forbin, un alt corsar, 20 de nave comerciale din portul Le Havre până în portul Brest. Pe drum, la 22 mai 1689, convoiul escortat de el este atacat de două nave engleze ce dispuneau de 90 de tunuri faţă de cele 42 ale sale.

Zdrobit de superioritatea inamicului și serios rănit la cap, Jean Bart se predă împreună cu Forbin. Duși în Anglia, cei doi corsari au fost întemniţaţi într-o închisoare din Plymouth, de unde au reușit totuși să evadeze și să se reîntoarcă în Franţa. Ajunși la Dunkerque, în noaptea de 15 spre 16 august, Jean Bart și Forbin au fost primiţi în triumf. Pentru isprava lor amândoi au fost avansaţi la gradul de căpitani de vas.

În 1691 îl întâlnim pe Jean Bart din nou în acţiune. De data asta — iulie 1691 — el reușește să treacă prin blocada inamică, fără a fi văzut, după care se îndreaptă spre coastele Angliei, unde debarcă, în apropiere de Newcastle, 100 de oameni sub comanda lui Forbin. Mica trupă franceză va întreprinde, după debarcare, câteva scurte raiduri care s-au soldat cu incendierea unui castel și două sate. În august 1691, Jean Bart și Forbin atacă convoaiele comerciale și nave militare engleze, provocându-le serioase pierderi. Raidurile celor doi îi determină pe englezi și pe olandezi să treacă la luarea unor noi măsuri de apărare a convoaielor comerciale. Pentru prinderea sau scufundarea navelor lui Jean Bart și For bin, englezii și olandezii angajează 20 de nave de război împărţite în două escadre. Căutările celor două escadre se dovedesc, în cele din urmă, a fi infructuoase, deoarece în decembrie 1691 Jean Bart și Forbin ajung la bazele lor teferi și cu calele vaselor încărcate cu prăzi de tot felul.

Acţiunile lui Jean Bart și Forbin din anul 1691 au avut ca rezultat, după unele date, capturarea unor mărfuri în valoare de 400.000 de livre, distrugerea a 60 de nave inamice, plus panica de nedescris ce a cuprins Anglia prin debarcarea lui Forbin în apropiere de Newcastle.

În 1692, Jean Bart atacă în Marea Baltică o sută de veliere escortate de trei

nave de război. Cu acest prilej, el capturează 18 veliere încărcate cu grâu și materiale de construcţii navale în valoare de 600.000 de livre.

În 1693 ia parte la bătălia de la Lagos, unde reușește, de pe bordul navei sale „Glorieux", să incendieze șase nave de război dușmane.

În ianuarie 1694, Jean Bart, deși căutat de 14 nave engleze și de o escadră olandeză, aduce totuși din Marea Baltică în Franţa înfometată — ca urmare a recoltelor slabe și marilor dificultăţi economico-financiare create de război — 30 de nave cu grâu. Ţara întreagă îl aclamă pentru isprava sa. La 16 aprilie 1694, Jean Bart este primit de Ludovic al XIV-lea — semn de mare preţuire — în camera sa de culcare, prin celebra ușă a salonului „Ochiului de bou". Îngenunchind în faţa suveranului, Jean Bart a primit din partea acestuia crucea de cavaler al Ordinului Saint-Louis și diploma de înno bilare. Tot cu acest prilej, Ludovic al XIV-lea i-a atins fiecare umăr cu sabia, ceremonial eu care erau răsplă tiţi doar marii comandanţi.

La 26 aprilie 1694, Jean Bart se afla la Dunkerque. La 30 mai, Pontchartrain îi ordonă, prin instrucţiunile pe care i le trimite, să aducă noi cantităţi de grâu în Franţa, misiune de care se achită cu mare succes. În iunie 1694 ia parte la bătălia de la Texel, unde se acoperă din nou de glorie. În 1696 îl întâlnim în Marea Nordului și în Marea Baltică atacând conyoaie anglo-olandeze. În 1697, regele îl distinge din nou, de data aceasta numindu-l șef de escadră al Flandrei.

În războiul de cursă s-au mai distins în afară de Jean Bart și Forbin și alţi marinari experimentaţi, ca: Relingues. Nesmond, Gostlogon etc. Cu toţii au dat grele lovituri traficului maritim englez și olandez. Date reproduse de unii istorici navali, arată că Anglia a pierdut în timpul războiului Ligii de la Augsburg 4 200 de nave valorând, împreună cu mărfurile de la bordul lor, în jur de 7 800 milioane de lire sterline. Se mai apreciază că între anii 1688 și 1693 numai corsarii din Saint Malo au capturat 162 de nave de război și 3 384 nave de comerţ, în timp ce cei din Dunkerque ar fi realizat, în decurs de numai nouă ani de război, beneficii totalizând 22.000.000 de livre. Cifrele sunt, desigur, exagerate. Ele trebuie primite, aşadar, cu multă rezervă. Cu toate acestea, câteva concluzii emise chiar de contemporanii evenimentelor și acceptate de cercetătorii de mai târziu ai istoriei maritime nu pot. Fi totuși puse la îndoială. În primul rând este evident faptul că războiul de cursă a întrerupt, pentru o vreme, comerţul englez în Marea Mediterană.

Sistarea lui, chiar și temporară, a provocat mare bătaie de cap armatorilor. Proprietarii navelor, din cauza ravagiilor pe care le făceau corsarii francezi, vor fi obligaţi de societăţile de asigurare să plătească taxe sporite, până la 30%, faţă de perioada dinaintea începerii războiului de cursă. În cele două ţări afectate de raidurile corsarilor francezi — Anglia și Olanda — nevoia de bani devenea tot mai acută. Dificultăţile prin care treceau armatorii și negustorii, ca și creșterea poverii impozitelor ce trebuiau să înlocuiască veniturile pierdute pe mare, impozitele afectând în special clasele de jos ale societăţii, au creat în cele două state o stare de spirit favorabilă încheierii păcii.

În această privinţă, nici situaţia Franţei nu era prea fericită. La atacurile corsarilor francezi, Olanda și Anglia au replicat cu acţiuni similare. Franţa, a cărei

flotă avea de două ori mai puţine nave ca flotele reunite, engleză și olandeză, nu putea să asigure convoaielor comerciale escorte puternice. Din această cauză, comerţul ei în Atlantic a avut mult de suferit. Apoi războiul de cursă, ca orice acţiune militară neorganizată, a dus la lucruri intolerabile pentru orice comandament: la independenţa aproape totală a căpitanilor navei or-corsar și, ca urmare a acesteia, la creșterea dorinţei acestor căpi tani de a se îmbogăţi prin jaf, practică pe care Colbert urmărise să o extirpe din marină.

*

În plin război, diplomaţia franceză a început să caute, prin tatonări discrete, găsirea unei soluţii convenabile pentru ieșirea Franţei din conflict. Primele tentative în acest sens au fost făcute în august 1692. Demersurile discrete ale plenipotenţiarilor lui Ludovic al XIV-lea au găsit în persoana regilor Suediei și Danemarcei un sprijin puţin scontat, iniţial, de diplomaţia franceză, cei doi suverani oferindu-i bunele oficii în vederea semnării păcii. Încheierea tratatului părea, datorită formulărilor moderate făcute de ambele tabere, o operaţie lesnicioasă.

Cele câteva succese obţinute de aliaţi pe uscat, împreună cu biruinţele repurtate de corsarii francezi pe mare au impus însă tatonărilor un caracter mai degrabă de expectativă. Dificultăţile financiare pe care le-au cunoscut atât Franţa, cât și Anglia în anii 1694 — 1695, au obligat cele două state să-și revizuiască activitatea diplomatică desfășurată până atunci și să treacă la pași mai hotărâţi în vederea încetării războiului. Această revizuire de atitudine a mai fost determinată însă și de alţi doi factori.

Primul a fost de ordin militar, iar cel de-al doilea de natură politică. Franţa și adversarii ei au mai continuat ostilităţile și după începerea tatonărilor de pace, însperan la că o victorie militară decisivă va înlesni formula rea de noi pretenţii. O asemenea victorie militară nu s-a produs, ceea ce a obligat cele două tabere să intensifice eforturile diplomatice destinate rezolvării conflictului prin negocieri. Cel de-al doilea factor a fost legat de o mai veche ambiţie politică a Franţei, anume aceea de a anexa Spania. În septembrie 1696, starea sănătăţii regelui Carol al II-lea s-a înrăutăţit brusc. Prin moartea lui — unii o vedeau iminentă — tronul Spaniei rămânea vacant, regele neavând descendenţi în linie masculină. Ludovic al XIV-lea, pentru a se putea ocupa în îi niște de problema spaniolă, avea absolută nevoie de pa ce, pe care el o obţinu la mijlocul anului următor.

Lucrările congresului de pace au început la 9 mai 1697 la Nienburg, în castelul prinţilor de Orania, în apropiere de mica localitate Ryswijk. Convorbirile suficient de anevoioase au luat sfârșit abia în ultima zi a lunii august. De-a lungul tratativelor Franţa s-a arătat faţă de Spania destul de generoasă, atitudinea sa fiind determinată de dorinţa de a crea la curtea de la Madrid un partid francez care să sprijine pretenţiile casei de Bourbon la succesiune. Prin tratatul semnat Franţa păstra Strasbourgul și Sarrelouis, ceea ce, evident, era un punct câștigat pentru ea. În același timp, ea se obliga să cedeze Spaniei Barcelona, Catalonia, Luxemburg, iar imperiului unele teritorii cucerite după pacea de la Nimegue, cedare care a însemnat șubrezirea poziţiilor de frontieră franceze cucerite prin războaie.

Totodată Franţa recunoștea în persoana lui William al III-lea pe regele Angliei, fapt care a constituit încă un pas defensiv făcut de Ludovic al XIV-lea. Cu alte cuvinte, prin con cesiunile pe care Ludovic al XIV-lea le-a făcut la Ryswijk, Franţa a pierdut rolul ei de arbitru în Europa, acesta revenind, începând cu această pace, Angliei.

Sfârşitul acestui lung, greu și costisitor război a pla sat Olanda în rândurile puterilor maritime de rangul doi, sub tutela supărătoare a Angliei. După semnarea tratatului, flotele de război ale celor două ţări vor naviga împreună ca și cum ar fi avut același comandament, în timp ce o parte însemnată a beneficiilor realizate de ele din comerţ și din transport luau drumul Angliei.

După terminarea războiului, în Franţa au răsunat multe voci critice la adresa celor responsabili de purtarea operaţiilor maritime. S-a afirmat, printre altele, că principalul vinovat ar fi Pontchartrain, deoarece el a supraestimat războiul de cursă, neglijând aproape cu totul flota de război. S-a mai spus, de asemenea că, din cauza lipsei unei flote de război îndeajuns de puternice.

Franţa a pierdut supremaţia pe ocean și șansa de a dobândi o poziţie dominantă în comerţul din Marea Baltică…

Vinovat de insuccesul final al războiului pe mare a fost găsit și Tourville. El a fost acuzat că, după Lagos, în loc să ia parte la luptele din Marea Mânecii, unde era principalul teatru de operaţii maritime, a preferat să angajeze în Mediterana mici ciocniri de dragul unor victorii facile.

Războiul Ligii de la Augsburg a întărit, în mod considerabil, poziţia maritimă a Angliei. Totuși, după semnarea păcii, Anglia era conștientă că Franţa continua să fie o putere maritimă de temut, împotriva căreia trebuia dusă o luptă de durată, luptă ce va fi încheiată abia în anul 1805, printr-o totală și spectaculoasă înfrângere a puterii navale franceze.

Războiul de succesiune al Spaniei

Chestiunea succesiunii spaniole și urcarea pe tronul Spaniei a lui Filip d'Anjou, nepotul lui Ludovic al XIV-lea, a creat în cancelariile statelor Europei occidentale teama de formarea unui mare stat franco-spaniol sub dinastia de Bourbon, capabil să strice echilibrul politic al continentului. Temerile de natură politică erau amplificate și de eforturile făcute de Versailles și Madrid pentru o apropiere economică franco-spaniolă. Concretizarea acestor eforturi erau negocierile purtate pentru încheierea unui tratat de comerţ destinat să unească Spania și Franţa într-o veritabilă federaţie vamală. Reprezentanţii francezi reușiseră chiar să obţină — pentru o companie franceză — importante privilegii comerciale în coloniile americane.

Deosebit de neliniștite de apropierea economică franco-spaniolă și de implicaţiile ei în comerţul pe mări s-au arătat puterile maritime: Anglia și Olanda. Mai ales pentru Anglia, noul război cu Franţa — care plutea în aer începând din prima zi de pace și în care teatrele de operaţii navale vor juca un rol de prim ordin — va da veni încă un prilej pentru zdruncinarea poziţiilor și intereselor redutabilului

său rival, oferind, în același timp, posibilitatea dobândirii unor noi poziţii pentru comerţul britanic. În acest sens, cunoscutul istoric englez G.M. Trevelyan arată că principala cauză a intrării Angliei în război împotriva puterii franco-spaniole a fost dorinţa de a păstra marile pieţe internaţionale deschise postavului englez. Un mare stat franco-spaniol sub conducerea lui Ludovic al XIV-lea ar fi închis pentru negustorii englezi — măsuri în această direcţie au și început să fie luate — Spania, Ţările de Jos spaniole, America de Sud și Mediterana. Ocuparea și păstrarea Gibraltarului, în 1704, a însemnat mai mult decât o simplă ambiţie militară și navală: a însemnat, de fapt, asigurarea accesului liber al navelor comerciale engleze în Mediterana și pe piaţa de desfacere a Imperiului otoman, considerate ca regiuni vitale pentru industria de postav engleză. În afară de aceasta, accesul liber în Mediterana era deosebit de necesar, deoarece uleiurile folosite pentru fabricarea pos tavurilor erau aduse din Italia de sud și din Spania. În sfârșit mai este de notat și faptul, important pentru negustorii și fabricanţii englezi, că lâna spaniolă merinos era importată și lucrată în Anglia, fiind apoi revândută sub formă de postav în Spania, a cărei industrie era în plină decădere. Avem, aşadar, o explicaţie nu lipsită de interes a intervenţiei Angliei în războiul de succesiune al Spaniei.

Începutul conflictului a fost grăbit de măsura luată de Filip al V-lea, desigur sub inspiraţia lui Ludovic al XIV-lea, de a înlocui garnizoanele olandeze din cetăţile sistemului de fortificaţii de la frontiera Ţărilor de Jos spaniole cu Olanda, cu trupe franceze. Alt motiv de iritare a fost apoi și recunoaşterea de către regele Franţei a fiului lui Iacob al II-lea ca rege al Angliei sub numele de Iacob al III-lea (septembrie 1701). Acest act a fost considerat în Anglia ca un atentat la independenţa ţării.

În asemenea împrejurări, în septembrie 1701, se alcătui marea coaliţie antifranceză: luau parte împăratul Austri ei, unii principi germani, Olanda și Anglia. La 14 mai 1702, Anglia declară război Franţei, urmată imediat de Olanda. Coalizaţi! se angajau să nu trateze pacea separat, să-i asigure lui Carol de Habsburg totalitatea succesiunii spaniole (el urma să domnească sub numele de Carol al III-lea) și, fapt foarte important, să nu permită niciodată ca Franţa să-și rezerve avantaje comerciale în Spania și în Indii. Prevedere deosebit de semnificativă a acordului dintre aliaţi, introdusă sub inspiraţia directa a Olandei și mai ales a Angliei.

În noul război, Franţa era deci silită să lupte singură împotriva unei puternice coaliţii. Aliaţii erau stăpânii deplini ai mării. Flota anglo-olandeză număra aproape 230 de nave, adică de o dată și ceva mai mult decât cea franceză. Situaţia Franţei nu era mai bună nici pe uscat, inferioritatea ei fiind evidentă. În plus, Ludovic al XIV-lea mai era confruntat și cu serioase dificultăţi financiare. Din cauza lor, bugetul marinei care se ridica obișnuit la aproximativ 18.000.000 livre ajunge în anii 1700 — 1702 la 7.000.000 — 8.000.000. Din aceleași motive, construcţia de nave a încetat aproape cu totul. În șantierele navale din Toulon s-au construit în 12 ani doar trei nave. Banii lipseau și pentru așa-numitele cheltuieli curente. Muncitorii nu primeau salariile, furnizorii nu erau plătiţi. Amiralii, ca să poată face unele plăţi urgente, vindeau materialele de construcţie, luau bani împrumut cu dobândă etc.

Cu un asemenea buget, cu insuficienţele de care erau acuzaţi cei ce erau răspunzători de pregătirea militară a ţării, era normal ca flota franceză cu mai puţin de o sută de nave, să nu poată face faţă flotelor combinate angloolandeze care dispuneau de aproape 230 de nave.

Războiul a început în 1702, în Ţările de Jos. Conform planurilor franceze, centrul de greutate al războiului trebuia să se mute în Germania, unde era prevăzută o acţiune concentrică împotriva Vienei. Prin atacarea și ocupa rea capitalei habsburgice, Ludovic al XIV-lea spera să scurteze durata războiului, pe care era de altfel sigur că îl va câştiga. Tentativa însă a eșuat, ceea ce a îngreunat și mai mult și așa dificila situaţie a Franţei.

Pe maro, deși francezii nu deţineau superioritatea, au realizat, la început, câteva acţiuni reușite. În Mediterana, escadra comandată de D'Estrées reușește să protejeze comunicaţiile pe apă dintre Spania și Italia. În același timp Forbin pătrunde cu câteva fregate în Marea Adriatică.

Aici, el interceptează comunicaţiile Triest-Veneţia, contribuind prin această operaţie la eșecul ofensivei pe uscat declanșate de Eugen de Savoia. Alte câteva escadre franceze patrulează în faţa Lisabonei. Cu tunurile lor, ele în cereau să determine Portugalia sa nu denunţe tratatul de alianţă semnat cu Franţa. Alte nave franceze erau ocupate cu escortarea diverselor convoaie comerciale ce aduceau din coloniile spaniole mărfuri de preţ și în special aur și argint.

În august 1702, anglo-olandezii încercară să transeze conflictul în favoarea lor printr-o acţiune decisivă pe mare. La 22 august, o escadră a celor două ţări a forţat intrarea în portul Cadix. Primite cu un tir violent, navele anglo-olandeze fură puse pe fugă. Înainte de a se reîntoarce în ţara sa, comandantul unei nave engleze mai făcu o recunoaştere, cu care ocazie află un lucru de-a dreptul senzaţional. În rada portului Vigo, după cum aflase comandantul, datorită indiscreţiei unui consul al Franţei, se găseau 30 de nave de război cu vele și 22 de galere. Între timp se mai petrecu un fapt pe care comandantul englez n-avusese cum să-l cunoască. Amiralul

Chateaurenault, alarmat de atacarea portului Cadix, cobori cu navele sale spre sud de capul Finisterre intrând în portul Vigo. Ca și cum ar fi prevăzut lupta care va avea loc aici, Chateaurenault debarcă o parte din echipaj pe ţărm, ocupând forturile portului și ridicând o estacadă cu care să oprească eventuala intrare în radă a unor nave inamice. La 23 octombrie, adică la șase zile după ce englezii aflaseră prin indiscreţia consulului ce forţe navale staţionau în portul Vigo, oraşul și poziţiile bateriilor fură luate cu asalt de un corp de debarcare englez care număra 3.000 de oameni, iar estacada fu distrusă de un grup de asalt. Pentru ca navele franceze lipsite de apărare să nu cadă în nuna atacanţilor, Chateaurenault dădu ordin ca toate să fie incendiate. Executarea ordinului a însemnat pierderea a 15 nave franceze, trei nave spaniole, șase fregate, 11 galioane plus capturarea de către englezi a unei încărcături de-a dreptul fabuloase.

Bătălia de la Vigo a fost, evident, o mare înfrângere militară. În același timp, ca a avut urmări politice și economice dintre cele mai importante. Cea imediată a fost

semnarea tratatului de alianţă dintre Portugalia și Anglia, la 16 mai 1703. Prin acest tratat Portugalia recunoștea ca rege al Spaniei pe arhiducele Carol, iar printr-un acord comercial, semnat la 27 decembrie 1703, porturile portugheze se deschideau larg pentru navele și trupele engleze.

După victoria din 1703 englezii, viind să forţeze mersul evenimentelor, trimit o flotă în Mediterană, care, dacă n-a obţinut o victorie spectaculoasă, a reușit, în schimb, să paralizeze comerţul francez în această mare și să determine pe ducele de Savoia să-și modifice atitudinea sa profranceză.

Succesele repurtate pe mare de englezi în 1703, coro borate cu insuccesele francezilor atât pe mare, cât și pe uscat, l-au silit pe Ludovic al XIV-lea să schimbe planurile de luptă. Astfel, în 1704, Ludovic al XIV-lea a dat instrucţiuni pentru reunirea celor două flote — cea din Atlantic cu cea din Mediterana — în vederea unei acţiuni pe care o dorea decisivă împotriva escadrelor adverse.

Acest plan ar fi trebuit să rămână secret. Cu toate acestea, englezii aflară de conţinutul lui și, bineînţeles, luară măsuri pentru a-l contracara. Eforturile lor în acest sens se soldară însă cu o nereușită, cele două flote franceze izbutind să facă totuși joncţiunea prevăzută.

Văzând că nu a putut să dea peste cap planul francez, amiralul englez Rooke atacă atunci Gibraltarul. Acţiunea în sine, înainte de a fi fost declanșată, părea extrem de primejdioasă; specialiștii militari englezi considerau că Gibraltarul era excelent păzit și că beneficia de o poziţie inexpugnabilă. Spre surprinderea acestora, ca și a soldaţilor care au participat la asalt, Gibraltarul a fost ocupat cu ușurinţă doar de 200 de soldaţi, la 1 august 1704. Ocuparea atât de ușoară a Gibraltarului s-a datorat unui concurs favorabil de împrejurări. La 4 august, sentinelele care făceau de pază pe meterezele fortăreţe! au părăsit posturile lor pentru a participa la o slujbă religioasă.

Nefiind deci nimeni de pază, englezii s-au apropiat ne stingheriţi și au pătruns în fortăreaţă, care a fost ocupată imediat, rămânând sub ocupaţie engleză până în zilele noastre.

Trei săptămâni și ceva mai târziu, la 23 august, flota franceză formată din 50 de nave întâlnește la Vălez Malaga Ua răsărit de marele port Malaga din sudul Spaniei), flota engleză, cuprinzând 53 de nave. Între cele două flote începu un viu foc de artilerie. După două zile de canonadă englezii isprăviră muniţiile. În acest moment, șansele francezilor de a cuceri o victorie erau extrem de mari, dar, spre surprinderea subalternilor, comandantul flotei franceze ordonă încetarea luptei.

La Paris și în restul Franţei bătălia de la Velez Malaga a fost considerată, în mod fals, o mare victorie. Adevărul este că ea n-a însemnat nimic din punct de vedere militar. Francezii nici n-au distrus flota adversă și nici n-au reușit să-i alunge pe englezi din Gibraltar. În 1705, francezii au încercat, în două rânduri, să reocupe Gibraltarul — în martie și în aprilie —, dar ambele tentative au eșuat. În același an, 1705, englezii comandaţi de contele Peterborough cuceriră Barcelona.

După obţinerea celor două mari succese — Gibraltar și Barcelona —, Mediterana era stăpânită de Anglia. Na vele ei se vor putea plimba pe Mediterana

„ca lebedele pe râul Chantiny”, după o expresie a timpului.

Situaţia Franţei devenise deosebit de grea. Catalanii se răsculară. Madridul era ameninţat de trupele aflate în solda arhiducelui Carol. Ţările de Jos, Italia și Spania ieșiră de sub controlul Franţei. Pentru a se salva, lui Ludovic al XIV-lea nu-i rămăseseră decât două soluţii: să dezbine pe aliaţi pentru a slăbi presiunea exercitată de ei asupra Franţei, sau să mizeze totul pe războiul de cursă.

Prima tentativă de creare a unei breșe în dispozitivul inamic, Ludovic al XIV-lea o făcu în octombrie 1705, când propuse Olandei pace. Deși continuarea luptei n-avea prea mulţi susţinători în Olanda, marele pensionar Heinslus[24] respinse oferta Franţei, pe motiv că ea n-ar fi cuprins condiţii satisfăcătoare.

În 1706 armatele aliate îşi continuară ofensiva lor obţinând, sub comanda lui Marlborough, o preţioasă victorie pe câmpia mlăștinoasă de la Ramillies. Tot în 1706, la 28 iunie, Madridul fu ocupat de o armată anglo-portugheză având ca șef pe hughenotul francez Henri Ruvigny. În același an, francezii suferiră o nouă înfrângere, de data asta sub zidurile orașului Torino.

Înfrânt pe toată linia Ludovic al XIV-lea propuse din nou pace Olandei. Propunerile Franţei, mult mai conciliante decât cele din 1705, nu duseră nici acum la semnarea unui tratat de pace. Marlborough era convins că va obţine printr-o nouă victorie mult mai mult decât oferise Franţa.

Când Marlborough declara că printr-o nouă victorie va îngenunchea Franţa, el se gândea, în mod cert, la atacarea și ocuparea portului Toulon, marea bază navală franceză din Mediterana. Atacarea portului putea fi făcută pe mare sau pe uscat. După ce oscilă un timp între o variantă și alta, Marlborough se hotărî să atace pe uscat, mizând pe clementul surpriză. La 26 iulie 1707, armata ducelui de Savoia și a prinţului Eugen, după escaladarea Alpilor, ajunse în faţa porţilor orașului. Aici, mare surpriză pentru aliaţi! Francezii, intuind parcă intenţiile lui Marlborough, ridicaseră pe platoul din faţa Toulonului o tabără întărită. Tabăra avea în afara tunurilor de uscat și tunuri demontate de pe navele din port. Aliaţii respinși pe platou, încercară atunci să forţeze pe mare intra rea în port. Tunurile din forturile platoului dejucară intenţiile englezilor. Respinși pe uscat și stăviliţi pe mare, aliaţii se retraseră.

Alungarea aliaţilor din faţa Toulonului a fost o victorie franceză? Și da, și nu. Da, pentru că francezii i-au respins pe atacatori; nu, deoarece au plătit foarte scump victoria, pierzând în această luptă șase din cele nouă nave de prim rang pe care le aveau.

---

[24] Anton Heinsius (1641 — 1720) om de stat olandez, prieten cu Wilhelm de Orania și dușman neîmpăcat a lui Ludovic al XIV-lea. Marele pensionar era reprezentantul provinciei Olanda în Statele Generale — fostul conducător al republicii. Deoarece Olanda era provincia cea mai mare, el avea un loc preponderent în Statele Generale, fiind delegat cu conducerea diplomației republicii.

În 1708, flotele anglo-olandeze făcură din Sardinia și mai apoi din Baleare baze temporare ale lor. În septembrie, același an, anglo-olandezii atacară Minorca, insulă în arhipelagul Bale are, apărată de 800 de soldaţi francezi și de 200 de ostași spanioli. După un asediu scurt, insula capitulează. Apoi englezii au amenajat la Port-Mahon, principalul port al Minorcei, o bază navală destinată a fi punct de plecare pentru o serie de incursiuni în Mediterana și totodată șantier de reparaţii. De aici, de la Port Mahon, au pornit în mai multe rânduri câteva escadre engleze cu intenţia de a forma un cap de pod în sudul Franţei, necesar sprijinirii mișcărilor împotriva lui Ludovic al XIV-lea. Englezii, mergând. pe linia intenţiilor lor, au debarcat chiar unele trupe la Adige și Cette, dar fără nicio urmare deosebită.

Pe uscat, ultimele operaţii militare au avut loc în anii 1710 — 1711. Ele s-au desfășurat în mod nedecis, nereușind să schimbe raportul de forţe impus de luptele de până atunci.

În anii 1702 — 1714 a avut loc și războiul de cursă dus destul de activ de corsarii francezi, dar cu mai puţine succese decât cel din timpul celebrului Jean Bart. Franţa a avut și în acești ani corsari îndrăzneţi, care au adus, cu puţinele mijloace de care dispuneau, însemnate servicii. Dintre aceștia cei mai renumiţi au fost Jacques Cassard și René Duguay-Troum.

Jacques Cassard, fiul unui negustor din Nantes, născut în 1679, a devenit corsar la 26 de ani. În 1708 ia parte la prima mare acţiune a sa. În acest an, în fruntea a trei nave ușoare, împrăștie un convoi de 35 de nave, capturând cinci dintre acestea. În 1709, pe bordul navei sale „L'Éclatant" se bate în Mediterana cu 15 nave de război dușmane, timp de 24 de ore, permiţând prin acţiunea lui convoaielor comerciale cu grâu să acosteze în portul Marsilia. În 1712 pornește spre Antile. În drum ocupă insulele Capului Verde, apoi Montserrat, Antigua, Surinam, Saint-Eustache și Curaçao. Din teritoriile cucerite, el aduce în ţară o captură evaluată la 9.000.000 de livre. Reîntors în Franţa din această expediţie, Ludovic al XIV-lea îl numește căpitan de navă, acordându-i, în același timp, și titlul de cavaler al ordinului Saint-Louis.

René Duguay-Trouin s-a născut la Saint-Malo în anul 1673, în casa armatorului Luc Trouin de la Barbinais. Familia visa să-l facă preot. Nevrând să-și supere părinţii, René urmează un timp cursurile unui seminar teo logic. După părăsirea precipitată a seminarului se înscrie la Universitatea din Caen pentru a urma dreptul La Caen, frecventarea cursurilor universitare ocupă în viaţa tânărului student un timp extrem de scurt, Duguay Trouin îmbarcându-se ca voluntar, în 1690, pe o navă corsar. La 18 ani, adică un an după îmbarcarea sa, ca răsplată pentru isprăvi deosebite, primește comanda unei nave. În 1695 capturează o navă de linie engleză, pentru care primește ca recompensă o spadă de onoare. Doi ani mai târziu, în 1697, învinge o diviziune olandeză coman dată de baronul de Wassenaer. Pentru acest nou succes ca pătă brevetul de căpitan de fregată ușoară. În 1703 atacă pescăriile de la Spitzberg. În 1705 este numit căpitan de navă, iar în 1706 este înălţat la rangul de căpitan general al coastelor de la Saint-Malo și decorat cu crucea Sf. Ludovic. Peste un an, împreună cu escadra contelui de Forbin, barează

trecerea unui convoi având la bord trupe pentru Portugalia. În această acţiune, el singur reuşește să scufunde patru din cele cinci nave ale șefului de escadră englez, amiralul Richard Edwards. În 1709, pentru isprăvile sale de până atunci — capturarea a 300 de nave de comerţ și a 20 de nave de război —, René Duguay-Trouin primește titlul de nobleţe. Marea sa acţiune a fost însă aceea din 1711. Pretextul ei: prinderea și uciderea de către portughezi a corsarului francez Du Clerc. Pentru a-l răzbuna pe corsarul ucis. René Duguay-Trouin pleacă la 11 iunie 1711 din portul La Rochelle în fruntea a patru nave de linie, a cinci nave ușoare și a unui deta șament de 2000 de soldaţi. Acestei mici escadre i se mai alătură în Saint-Malo două fregate. Costul expediţiei, finanţat de armatori, s-a cifrat la peste 1.000.000 de livre. Întreaga acţiune, drumul până la Rio de Janeiro trebuia să se desfășoare în cel mai mare secret, pentru a nu lăsa englezilor posibilitatea să ia măsuri în consecinţă. O fregată engleză zărește însă escadra franceză și dă alarma la Rio de Janeiro. La 11 septembrie 1711, deși știa că secretul expediţiei a fost aflat de englezi, René Duguay Trouin apăru cu escadra sa în faţa portului sud-american. Asediul portului începu imediat. După 12 zile de bombardament garnizoana orașului, numărând 10.000 de oameni, capitulă. Condiţiile puse de René Duguay-Trouin fură mai mult decât grele. Cu banii și cu prăzile luate de aici, armatorii au putut primi dividende de necrezut: 92%. Pentru această ispravă, el a primit gradul de șef de escadră.

Victoriile pe mare ale corsarilor francezi, spectaculoase de aitfel și aducătoare de mari beneficii, n-au putut totuşi hotărî soarta conflictului declanșat pentru succesiunea la tronul Spaniei. Învingătorul urma să fie hotărât de luptele din Europa. Și ele fuseseră până atunci defavorabile Franţei. Pentru a continua războiul, în așteptarea unei întorsături favorabile, Ludovic al XIV-lea și-a scos, în ianuarie 1709 vesela sa de aur la vânzare. Cu cei 400.000 de franci pe care i-a primit pe ea și cu alte sume donate de marii seniori, Ludovic al XIV-lea a mai lungit un timp războiul. Cu toate că amina clipa deznodământului, regele Franţei îşi dădea seama că partida era pierdută pentru el. Pentru a pierde cât mai puţin, deci pentru a limita efectele înfrângerii. Ludovic al XIV-lea repetă gestul pe care-l făcuse și altă dată, acela de a începe tratative cu unul dintre adversarii săi, în scopul dezmembrării alianţei adverse. Acum, ca și în alte ocazii, privirile sale se îndreptară spre Olanda. La 17 martie plecă acolo, având largi împuterniciri Rouille, președintele Marelui consiliu. Olandezii nu respinseră mâna întinsă de Franţa, dar puseră anumite condiţii. Ele erau: înlăturarea lui Filip al V-lea din fruntea statului spaniol, recunoaşterea drepturilor succesorale la tronul Spaniei ale ramurei protestante a Hanovrei, cedarea portului Dunkerque către englezi și constituirea unei „bariere* de orașe întărite controlate de olandezi și cuprinzând Ypres, Lille, Tournai, Condé și Maubeuge.

Condiţiile formulate de olandezi erau mai mult decât grele. Ludovic al XIV-lea ar fi vrut să le respingă, dar aceasta ar fi însemnat continuarea unui război care se dovedea a fi iremediabil pierdut. Fură începute deci negocieri de pace la Haga. Marchizul de Torcy, reprezentantul regelui Franţei, fu de acord cu „bariera” de

orașe întărite cerută de olandezi, acceptă alungarea lui Filip al V-lea de pe tronul Spaniei, recunoscu familia de Orania ca familie domnitoare în Anglia și nu se împotrivi nici cererii Olandei privitoare la ce darea portului Dunkerque. Mai rămânea doar îndeplinirea formalităţilor de semnare a păcii, când apăru un fapt neprevăzut împăratul Iosif I de Habsburg (1705 — 1711) reclama Strasbourgul și Alsacia. Torcy, neavând mandat să răspundă la această nouă pretenţie, izbuti să iasă din încurcătură propunând elaborarea unui proiect de tratat ce urma să fie trimis spre examinare lui Ludovic al XIV-lea. Partea adversă acceptă și fu alcătuit un document de 40 de puncte, cunoscut sub numele de „Preliminariile de la Haga. Ludovic al XIV-lea acceptă toate articolele minus unul: declararea unui război între el și nepotul său, regele Spaniei. Refuzul suveranului francez duse la reluarea ostilităţilor. De data aceasta zeul Marte fu favorabil Franţei, armatele lui Ludovic al XIV-lea ieșind biruitoare la Villaviciosa (1710). De pe o poziţie militară consolidată, Franţa reluă negocierile de pace, dar acum tratã cu Anglia. Negocierile, intrate în impas la un moment dat, se desfăşurară apoi în ritm rapid, deoarece împăratul Iosif I, unul dintre pionii coaliţiei antifranceze, murise la 17 aprilie 1711. Convorbirile secrete dintre cele două ţări au luat sfârșit la 8 octombrie 1711, prin semnarea preliminariilor de la Londra.

Tratativele de pace propriu-zise au început la Utrecht, în Olanda, la 29 ianuarie 1712, încheindu-se în aceeași localitate, în 1713. La sfârșitul lor, tratatul cuprindea următoarele: 1) Filip al V-lea era recunoscut rege al Spaniei; 2) împăratul Carol al VI-lea de Habsburg (1711 — 1740) primea, drept compensaţii, Milano, Neapole și Sardinia; 3) Ţările de Jos spaniole intrau în stăpânirea Olandei; 4) Sicilia urma să fie ocupată de ducele de Savoia, care îşi lua titlul de rege; 5) Prusia era recunoscută regat, iar Hanovra — electorat: 6) în Anglia familia regală protestantă era recunoscută drept casă domnitoare; 7) Franţa ceda Angliei Terra Nova, Noua Scoţie și teritoriile de la gura râului Hudson, angajându-se totodată să distrugă instalaţiile militare din portul Dunkerque; 8) Franţa și Anglia încheiau un tratat comercial ce prevedea liberul schimb între ele; 9) Spania ceda Angliei Gibraltarul și Minorca și, în același timp, recunoștea unei companii engleze dreptul, deţinut altă dată de Franţa, de a furniza coloniilor spaniole din America sclavi negri timp de 30 de ani. Anglia mai căpătă apoi și privilegiu], denu mit „vasul de permisiune”, adică putea trimite, în America, în fiecare an, o navă de 500 de tone, încărcată cu mărfuri. Nava trebuia să descarce doar în Porto-Bello, iar mărfurile urmau să fie închise într-o magazie supra vegheată pentru a nu permite contrabanda. Dar cu toate măsurile luate de autorităţile spaniole, englezii vor reuși să vândă o cantitate ce mărfuri de aproape o sută de ori mai mare decât aceea descărcată oficial la Puerto-Bello.

Examinarea articolelor tratatului de la Utrecht arată că în 1713 s-a semnat o adevărată „pace de negustori”, care din punctul de vedere al Angliei nu urmărea altceva decât satisfacerea intereselor marilor financiari și comercianţi englezi. În aceeași ordine de idei, G. Spini susţine că, pentru Anglia, războiul de succesiune al Spaniei „s-a transformat într-o colosală speculaţie a unei minorităţi de capitaliști

pe spinarea restului ţării".[25]

Tratatul de la Utrecht a consfinţit, de fapt, o mare victorie engleză, victorie care pare lipsită de substanţă la prima vedere, documentele din 1713 nereliefând-o înde ajuns. În războiul de succesiune a Spaniei, Anglia, spre deosebire de Franţa, dominată de ambiţii teritoriale în Europa. A acţionat cu perseverenţă pentru atingerea unui ţel mult mai larg: stăpânirea mărilor și a comerţului maritim. În acest sens, la Utrecht, s-a văzut că trecuse vremea când factorul determinant al politicii europene era menţinerea echilibrului de putere între casa de Bourbon și casa de Habsburg. Jocul diplomatic era complicat cu noi probleme din care cea mai importantă erau interesele comerciale ale Angliei și Olandei. Astfel, printre stipulaţiile tratatului de pace semnat în 1713 era și aceea, amintită mai sus, ca Franţa și Anglia să încheie un tratat comercial promovând schimbul liber de mărfuri. Economiștii vremii, îndeosebi cei englezi. Ca Charles Davenant, Josiah Child, Dudley North, subliniază importanţa comerţului în relaţiile dintre state și pledează pentru o libertate dt mai mare a schimburilor. Se deschide, aşadar, o nouă eră pentru relaţiile internaţionale, eră în care raporturile comerciale dintre state reprezintă unul dintre principalele mobiluri ale politicii lor externe.

Utrecht prezintă și o altă importanţă, de ordin juridic. Aici, olandezii, pentru a doua oară în decursul istorici lor și a Europei, au cerut Franţei să impună Adunării stărilor generale ratificarea tratatului, întrucât ei considerau că simpla semnătură a regelui e total lipsită de valoare.

Înfrânt, umilit, bătrân, bolnav, lui Ludovic al XIV-lea r. U-i mai rămânea decât o ieșire, părăsirea definitivă a are noi politice. La 15 august 1715, el căzu bolnav la pat, 15 zile mai târziu închise pentru totdeauna ochii. Era în vârstă de 77 de ani. Trăise prea mult pentru ca oamenii să-i plângă moartea, și murise prea curând după umilirea sa din 1713, pentru ca supușii săi să-l regrete. Când vestea morţii lui se răspânefi, Voltaire, stupefiat, constată că locuitorii Franţei „beau, cântă, rid", ca și cum nimic nou nu s-ar fi întâmplat sub soare. Preponderenţa franceză în domeniul politicii externe europene se sfârșise aşadar, făcând loc alteia noi, cea engleză, întemeiată pe dominaţia mărilor și a comerţului mondial.

[25] G. SPINI, p. 736.

Capitolul 3

ANGLIA CÂŞTIGĂ SUPREMAŢIA MĂRILOR, DAR PIERDE 13 COLONII ÎN AMERICA (DE LA PACEA DE LA UTRECHT DIN 1713 PÂNĂ LA TRATATUL DE LA VERSAILLES DIN 1783)

Principalele puteri maritime în prima jumătate a secolului al XVIII-lea

Victoriile obţinute de Anglia în războaiele din perioada 1652 — 1713 împotriva Olandei și Franţei, principalii ei concurenţi și adversari pe mare, au permis regatului insu l-ar ca, după pacea de la Utrecht, să depună eforturi sporite pentru dezvoltarea mai rapidă a economiei, în general, și a comerţului maritim, în special.

Activitatea unor porturi, ca Londra, Bristol sau Liverpool a primit un impuls deosebit. Astfel Londra a ajuns, în această vreme, cel mai important port al ţării, cel mai mare antrepozit de mărfuri al regatului. În același timp, portul Londrei era un punct de tranzit de prim ordin pentru grânele venite din Marea Baltică, pentru zahărul din Antile, pentru mirodeniile din Sonde, pentru tutunul din Virginia, pentru cafeaua adusă din Arabia, pentru porţelanurile chinezești, ca și pentru ţesăturile indiene.

Sunt construite noi șantiere navale, noi docuri de reparaţii pentru nave, pentru a se face faţă necesităţilor crescânde ale marinei comerciale.

În decurs de aproape jumătate de veac, între anii 1704 și 1760, importurile au crescut de la 5 792 422 de lire la 8 948 700 de lire. În aceeași perioadă, exportul a făcut un salt deosebit de la 7 696 573 de lire, cât se cifra el în 1714, la 14 694 970 de lire, în 1760. Sume însemnate au intrat, începând cu anul semnării tratatului de la Utrecht, în buzunarele negustorilor și armatorilor din Bristol, ca urmare a monopolului comerţului cu sclavi negri, cumpăraţi în Africa și vânduţi în America și în Antile.

Activitatea economică deosebit de intensă și marile sume de bani rulate în operaţiile comerciale impuneau crearea unor instituţii financiare bine organizate. Astfel, în timpul războiului Ligii de la Augsburg, necesităţile crescânde ale finanţării operaţiilor militare au determinat pe câţiva bancheri particulari să se asocieze și să împrumute statul cu 1 200.000 de lire cu dobândă de 100.000 de lire. Banca rezultată din această asociere primi la 26 iulie 1694 o chartă, care îi acorda următoarele drepturi: de a emite bilete rambursabile în aur, de a primi bani în depozit, de a avan să bani statului sub rezerva aprobării parlamentului. În felul acesta fu creată celebra Bancă a Angliei, care servi, în mod activ, expansiunea maritimă și comercială britanică. După pacea de la Ryswijk, sumele manipulate de Banca Angliei s-au cifrat la 21.500.000 de lire, iar în 1763 (anul încheierii războiului de șapte ani) la 140.000.000 de lire.

Apoi, beneficiind de poziţia ei insulară, Anglia și-a îndreptat, în mod permanent, eforturile în direcţia înzestrării flotei, spre deosebire de Franţa, ţară continentală și maritimă în același timp, nevoită să-și împartă resursele și spre armata de uscat și

spre marină. La începutul secolului al XVIII-lea, Anglia dispunea de mai multe nave de război decât toate statele Europei la un loc. De la 132 de nave, în 1671, flota engleză de război a ajuns în 1701 la 282 de nave de linie. În anii 1689 — 1697, Anglia a pierdut 4.000 de nave comerciale, apoi, în timpul războiului de succesiune la tronul Spaniei, alte 1 146 de nave. În ciuda acestor pierderi, flota engleză a înregistrat creșteri masive: în 1700 tonajul flotei se ridica la 317.000 de tone, în 1714 el era de 448.000 de tone, iar în 1751 înregistra 661.000 de tone.

Marina de război engleză era superioară celei franceze — principala ei adversară — nu numai prin număr, ci şi prin calitatea corpului de ofiţeri. Începând cu anul 1732. Anglia avea la Portsmouth o școală superioară de marină, școală apărută totuși, în comparaţie cu alte state, relativ târziu. Pe băncile școlii superioare de la Portsmouth au trecut numai unii dintre ofiţerii englezi și. Cu toate acestea, marina engleză, la finele războiului de șapte ani, nu avea rival.

Explicaţia acestei superiorităţi incontestabile constă în faptul că practica îndelungată pe mare a constituit principiul de bază al instruirii personalului din marina engleză. Un tânăr îşi începea cariera la 13 — 16 ani, când se ambarca ca om de cabină al comandantului de navă. Stând tot timpul prin preajma acestuia, viitorul ofiţer de mari nă învăţa meseria de la un ofiţer cu o bogată experienţă pe mare. Amiralii, ca Rooke, Anson, Hawke și alţii, și-au început cariera ca oameni de cabină. Avansarea unui om de cabină la gradul de *midshipman* — corespunzător oarecum gradului de sublocotenent — depindea exclusiv de comandantul navei. În acest grad, de *midshipman,* tânărul marinar era obligat să stea șase ani. Abia după tre' cerea celor șase ani, el se putea prezenta la examenul de locotenent. Avansarea mai departe era făcută numai pe baza meritelor, și nu pe baza originii sociale, ca în Franţa sau Spania.

În timp de pace, flota de război engleză avea un efectiv de numai 16.000 de oameni, deoarece plata echipajelor necesita sume foarte mari de bani. În caz de război, efectivul se ridica până la circa 60.000 de oameni. Diferenţa aceasta de peste 40.000 de oameni era realizată prin recrutări forţate — practică folosită adeseori în acele timpuri —, și nu prin sacrificarea flotei comerciale — prelevări din echipajele acesteia — așa cum se întâmpla foarte frecvent în marina franceză. Anglia nici în timp de război nu renunţa la flota ei comercială, deoarece amiralitatea știa foarte bine că numai flota comercială putea asigura resursele necesare ducerii războiului până la victorie.

Un alt factor care a atârnat mult în balanţa cuceririi supremaţiei pe maro de către Anglia a fost și existenţa unor numeroase baze navale. Ele erau în același timp locuri de refugiu, puncte de aprovizionare, antrepozite, șantiere de construcţii, ateliere de reparaţii, docuri și, bineînţeles, baze de atac.

În anul 1739, deci cu puţin înaintea declanșării războiului de succesiune la tronul Austriei, flota engleză avea în dotare 124 de nave de război, flecare navă dispunând de peste 50 de tunuri. În același an flota franceză număra numai vreo 50 de nave de război, iar cea spaniolă 40.

Doar într-un singur domeniu, cel al arhitecturii navale, englezii erau depășiţi de

francezi și spanioli. Atât francezii, cât şi spaniolii construiau mai bine navele decât englezii. Navele de război ale Franţei și Spaniei dispuneau de un armament mai solid și mai greu în comparaţie cu navele engleze o navă franceză cu 50 de tunuri la bord se putea bate, de la egal la egal, cu una engleză, care avea 10 — 20 de tunuri în plus.

În sfârşit, superioritatea pe mare a Angliei s-a mai datorat și politicii sale protecţioniste. Anglia — de fapt negustorii englezi — și-a apărat cu înverșunare și cu con secvenţă flecare drept și fiecare loc cucerit în traficul maritim internaţional. Guvernul de la Londra, călcând în picioare tratatul comercial semnat cu Franţa în 1713, a făcut în permanenţă obstrucţie liberului schimb ce trebuia să existe între cele două ţări. Argumentul nesocotirii tratatului încheiat la 1713 a fost că ideea comerţului liber, acceptată în clipa parafării tratatului, a fost găsită mai apoi de negustorii englezi ca dezonorantă, distructivă şi fatală.

Marea importanţă acordată în Anglia comerţului maritim ilustrează și o concepţie economică-politică a cercuri lor conducătoare din această ţară, complet diferită de aceea care domina în Franţa. La finele secolului al XVII-lea și începutul celui de-al XVIII-lea. Anglia se mulţumea încă cu un imperiu colonial foarte restrâns. Franţa, în schimb, așa cum vom vedea mai jos, dispunea de colonii mult mai întinse, mai bine populate și mai bine valorificate decât cele engleze. Cu toate acestea Anglia dispunea de resurse financiare mai mari decât Franţa. Explicaţia acestei situaţii este că Anglia s-a angajat mult mai puţin, în acea perioadă, în cuceriri de teritorii coloniale, activitate care presupunea mari sume de bani cheltuite pentru administrarea acestora, preferând în schimb să se ocupe cu comerţul. În plus, așa cum au arătat-o evenimentele, Anglia a căutat să fie cât mai puţin târâtă în complicaţiile lumii vechi, adică în războaiele continentale. Această optică a fost foarte bine exprimată, la mijlocul secolului al XVIII-lea, de Willlam Pitt care spunea că „politica britanică este comerţul britanic"[26].

O altă putere maritimă, care la Utrecht s-a aflat în rândul învingătorilor, a fost Olanda. Aparent ea mai era încă o putere de prim rang, datorită bogăţiilor sale şi imperiului său colonial. În realitate însă, economia Olandei, la începutul veacului al XVIII-lea, intrase într-o perioadă de accentuat declin; lungul conflict cu Anglia și cu Franţa o slăbise în mod considerabil. O ilustrare a acestei situa ţii este faptul că, în 1703 — 1745, Olanda a construit doar trei nave. Încep apoi să piardă din importanţă porturile el, din cauza creșterii tonajului navelor. Porturile olandeze, fiind prea puţin adânci, navele mari nu puteau intra nici pe canale. Pentru a putea totuși acosta în porturile olandeze. Corăbiile trebuiau, înainte de a intra pe canal, să descarce o parte din mărfuri, după cum navele de război erau obligate, din cauza pescajului care se mărise, sa debarce mai întâi tunurile. Ca să iasă din impas, olandezii vor construi nave cu fundul plat, care nu călcau apa prea mult. Aceste nave aveau însă o deplasare de maximum 700 de tone, or în această vreme era nevoie de nave mai

---

[26] L NICOLAS, p. 200

mari pentru a se putea face faţă traficului maritim în plină dezvoltare. Olanda se vedea astfel, din cauza condiţiilor speciale ale litoralului ei, serios handicapată în comerţul pe mare, care în secolul al XVIII-lea necesita o serie de inovaţii în construcţiile navale.

Franţa, deși înfrântă, se resemna cu mare greutate să renunţe la rolul pe care i-l destinase Colbert, de a fi o mare putere comercială. Împiedicată de Anglia de a-și dezvolta comerţul continental. Franţei nu-i rămânea decât schimbul cu coloniile. La începutul secolului al XVIII-lea, ea avea încă un mare imperiu colonial: Antilele, Canada, Louisiana. Comptuare în India, numeroase porturi pe coastele Africii. Schimburile cu coloniile reprezentau cam o treime din valoarea totală a comerţului extern al Franţei (export şi import) și se estimează că de pe urma comerţului cu Antilele îşi câştigau existenţa, în acea vreme, cam 3.000.000 de francezi cu toate acestea, veniturile rezultate din comerţul colonial nu puteau acoperi marele deficit financiar al Franţei, care îşi avea izvorul în risipa de fonduri făcută cu politica de hegemonie a lui Ludovic al XIV-lea. Datoria naţională a ţării era evaluată. În 1715. La 3 miliarde și jumătate de franci, sumă fantastica pentru acea vreme. Pentru a se remedia această situaţie sau acceptat propunerile bancherului scoţian John Lawdinedinburgh. Deoarece, din cauza crizei financiare, banii metalici erau din ce în ce mai rari, Law a luat măsura — pentru a întreţine circulaţia banilor — înlocuirii monedelor metalice cu hârtie-monedă. Bancnotele urmau să fie ga rantate, pe lângă metal preţios, și cu unele bunuri imobiliare din colonii.

Operaţiile legate de acţiunea Law au fost făcute de Banca Generală, creată în 1716 și devenită în 1718 Banca de Stat Pentru sprijinirea „sistemului" Law au fost destinate a fi garante două companii comerciale: Compania Occidentului, în 1717, și Compania Indiilor, în 1719. În vederea atragerii a câţi mai mulţi depunători, Law a recurs la adevărate spectacole: pe străzile Parisului au fost puse să defileze grupuri de indieni costumaţi multicolor, împreună cu produse exotice din colonii.

Rezultatul imediat al „sistemului" Law a fost creșterea vertiginoasă a preţului acţiunilor, astfel că acestea rămăseseră într-o mare măsură fără acoperire. În decembrie 1719, după afirmaţiile lui Law. Dividendele[27] erau de 40%.

În realitate însă, după cum au sesizat unii speculatori, ele se cifrau doar la 2%.A urmat deci în scurt timp asaltul speculatorilor la Banca de Stat pentru preschimbarea biletelor în numerar. S-a produs atunci o imensă panică în rândul depunătorilor. Speriaţi că pot pierde tot ce-au investit, aceștia luară grăbiţi drumul

---

[27] În sistemul capitalist, dividendul este parte din profitul unei societăți pe acțiuni: el se repartizează acționarilor în funcție de numărul acțiunilor pe care le posedă după ce se scad sumele necesare sporirii capitalului social, fondurile de rezervă, retribuțiile membrilor consiliului de administrație; cuantumul dividendului determină, în mare măsură cursul acțiunilor societății respective.

Băncii de Stat pentru a schimba și ei biletele în aur sau în argint. Banca, neavând în tezaur acoperire în aur sau argint pentru biletele emise nu mai putu face plăţile, fapt care a dus la falimentul total și foarte zgomotos al ei. Law, până mai ieri idolul depunătorilor francezi, de teamă că ar putea fi tras la răspundere, a renunţat în grabă la toate funcţiile sale (12 decembrie 1720), plecând în mare grabă la Bruxelles.

„Sistemul" Law a avut însă și o latură pozitivă: Franţa a văzut pentru prima oară desfășurarea traficului ei peste mări sub o conducere unică. Mai trebuie apoi spus că falimentul Law nu a zdruncinat decât economia Franţei propriu-zise, nu și pe aceea a coloniilor ei. Din teritoriile sale de peste mări, Franţa a continuat să obţină mari beneficii și după luna furtunoasă a lui decembrie 1720. Antilele, cu plantaţiile lor de trestie de zahăr, furnizau mari venituri. Alte venituri importante erau realizate din vinderea indigoului cultivat în San Domingo și din comercializarea cafelei de Martinica. Din America de Nord vasele comerciale franceze aduceau în Europa tutun, bumbac, plante colorante, piei. În sfârşit, Franţa făcea un intens comerţ cu porturile situate pe ţărmul apusean al Africii și cu o serie de state asiatice.

Traficul maritim intens al Franţei cu teritoriile de peste mări, promovat și de „sistemul" Law, a contribuit la dezvoltarea marinei comerciale franceze, așa cum preconizase Colbert la jumătatea secolului al XVII-lea. În 1730, după cum notează ministrul Maurepas, Franţa avea o flotă comercială alcătuită din 1 657 de nave și 3 707 ambarcaţii, cu un efectiv de 42.000 de marinari. Dacă departamentul marinei avea înmatriculate un număr destul de mare de nave comerciale, același minister dispunea de foarte puţine vase de război. La mijlocul veacului al XVIII-lea, mai exact în 1745, Franţa avea doar 45 de nave militare.

Cele 45 de nave de război reprezentau o cifră modestă nu numai faţă de flota engleză, ci chiar și faţă de flota din vremea lui Ludovic al XIV-lea. Apoi o parte dintre aceste nave au fost părăsite, fiind deteriorate, în porturi „cimitir*, termen adeseori folosit pentru porturile de refugiu ale navelor ieșite din serviciu. Franţa nu stătea prea bine nici în ceea ce privește pregătirea cadrelor ofiţerești. În general, ofiţerii de marină francezi aveau destule cunoştinţe în domeniul hidrografici sau al ştiinţei nautice teoretice. Ei erau consideraţi chiar „eruditi în aceste domenii".

În schimb, stăpâneau mult mai puţin decât englezii practica maritimă, care, după cum se știe, nu se poate învăţa pe băncile școlii de marină. Franţa întâmpina, apoi, serioase dificultăţi cu recrutarea echipajelor necesare navelor de luptă. Viitorii marinari erau recrutaţi doar din provinciile maritime, ceea ce era un lucru bun. Sistemul recrutării însă lăsa foarte mult de dorit. O scrisoare redactată de un ofiţer recrutor și trimisă superiorilor săi, în timpul domniei lui Ludovic al XIV-lea, ne lămurește pe deplin asupra sistemului practicat la „încorporare. Iată un fragment: „Domnule, am aici pe cei o sută de voluntari pe care vi i-am promis. În cazul în care aţi dori și alte câteva sute… vă rog să-mi trimiteţi cătușele. Cu asemenea sisteme de încorporare, la care se adăugau salariile foarte scăzute și hrana mizerabilă, nu e de mirare că Franţa ducea lipsă de echipaje. Comandanţii navelor franceze, nedispunând niciodată de suficiente rezerve umane, acţio n-au cu multă prevedere,

făcând o mare economie de forţe. În plus, această excesivă prudenţă mai era determinată și de un alt fapt, considerat cel puţin tot atât de important: o navă de linie costa enorm. Pierderea ei ducea, în mod inevitabil, la trimiterea în judecată a comandantului. În *Instrucţiunile de luptă* se specifica clar că principala obligaţie a unui comandant de nava nu era să caute inamicul pentru a-l distruge, ci să aducă vasul neatins la baza sa. Aceste instrucţiuni erau cuprinse, de altfel, în mai toate regulamentele maritime ale flotelor europene din acea vreme. Ele ilustrează, dat fiind tehnica încă foarte înapoiată, marile dificultăţi întâmpinate la construirea unei nave de război.

Construcţii navale şi navigaţia în secolul al XVIII-lea

Înainte de a ne ocupa de războaiele navale din secolul al XVIII-lea. Considerăm că nu este lipsit de interes să prezentăm unele elemente privind evoluţia navelor și a navigaţiei, a armamentului naval, a tacticii și strategiei pe mare, a instrumentelor, a mijloacelor și procedeelor folosite de statele rămase să continue lupta pentru dominaţia mărilor. Vom arunca, de asemenea, o scurtă privire și asupra stadiului în care se aflau descoperirile geografice în secolul al XVIII-lea, precum și asupra câtorva aspecte ale unei noi ramuri a dreptului internaţional – dreptul maritim —, a cărei creare este legată de războiul de cursă.

Să începem deci cu navele și navigaţia.

În secolul al XVIII-lea, navele continuau să aibă, în general, un tonaj destul de redus, 300 — 500 de tone, deoarece riscurile eșuării pe coaste necunoscute erau mari într-o vreme când hărţile marine erau încă rare și imperfecte. Aceste nave erau totuși solid construite și aveau la bordul lor numeroase ambarcaţii de salvare. Suprafaţa velelor a crescut, permiţând realizarea unor viteze mai mari, iar numărul mare de vele specializate pentru diferite situaţii de navigaţie înlesnea executarea unor manevre precise. Higiena și alimentaţia la bord erau mai bine supravegheate, iar folosirea antiscorbuticelor se generalizase. Pentru mai multă siguranţă și asistenţă în caz de pericol, călătoriile erau făcute, adesea, cu două nave deodată, care nu se pierdeau din vedere.

Navigaţia, hidrografia și cartografia au făcut, de asemenea, în secolul al XVIII-lea mari progrese, fără de care drumurile pe mare ar fi avut mult mai puţini sorţi de izbândă. Astfel, s-au făcut însemnaţi pași înainte în bunătăţirea instrumentelor de navigaţie: s-au elaborat numeroase studii asupra magnetismului, s-a perfecţionat compasul, s-au construit sextante mai bune pentru măsurat înălţimile aștrilor, s-au alcătuit table cu coordonatele astronomice ale lunii, almanahuri nautice. S-a trecut, de asemenea, la rezolvarea dificilei probleme care era determinarea longitudinii. Pentru aceasta, instrumentele folosite în mod curent în acea vreme nu erau suficiente.

S-au construit ceasuri — cronometre foarte precise pentru măsurarea timpului, care era un factor esenţial la calcularea longitudinii John Harrison, în 1735 și în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea, francezii Leroy și Berthand au confecţionat

cronometre de o calitate superioară, care au permis ameliorarea considerabilă a calculelor pentru determinarea poziţiei navei. Marca importanţă a rezolvării acestei probleme reiese și din faptul că, în Anglia.

Camera Comunelor votă, în 1714, în urma unei petiţii a armatorilor și a sfatului lui Newton, o lege celebră, în care se spunea despre o nouă metodă de calcul al longitudinii că „o astfel de descoperire ar constitui un avantaj particular pentru comerţul Marii Britanii și ar face onoare regatului — Legea prevedea mari recompense: 10.000 de livre pentru un calcul de longitudine cu eroare de un grad: 15.000 pentru eroare de trei sferturi de grad; 20.000 pentru eroare de jumătate de grad. S-a creat și un Birou al longitudinii (Board of Longitude) pentru a examina diferitele metode de calcul și instrumentele pentru determinarea ei. În Franţa, ceva mai târziu, Convenţia înființa un Birou al longitudinilor, unde activitatea cercetătorilor era stimulată prin premii speciale.

Construcţia de nave de război a înregistrat, de asemenea, progrese importante atât în ce privește dimensiunile, cât și în ce privește puterea de foc. S-a ajuns la nave cu 2 — 3 punţi și cu o artilerie până la 120 de tunuri.

În a doua jumătate a secolului al XVIII-lea. Vasele de linie — cele care constituiau corpul de bătălie al unei flote sau escadre — erau de două categorii: vase de două punţi cu 74 — 80 de tunuri și vase de trei punţi cu 110-120 de tunuri. Vasele de o punte cu 50 de tunuri și cele de două punţi cu 64 de tunuri au fost în cea mai mare parte scoase din serviciu. Pentru cercetare și legă tură erau folosite nave ușoare şi rapide: fregatele cu 20 — 30 de tunuri și corvetele cu 10 — 12 tunuri.

Pentru ca artileria să aibă o eficacitate maximă — ea fiind dispusă în borduri, putea fi folosit un număr cât mai mare de tunuri — și pentru ca o escadră să-și păstreze coeziunea, englezii au definit la mijlocul secolului al XVII-lea, în timpul războaielor anglo-olandeze, conceptul de „linie de bătălie. Toată tactica navală ulterioară a evoluat plecând de la acest concept.

Cartea francezului P. Hoste, *Arta armatelor navale sau tratatul evoluţiilor navale,* publicată prima oară în 1696 și reeditată în 1727, arată că lupta dintre două escadre se dădea pe două linii paralele, cât mai apropiate una de alta. Distanţa dintre navele aceleiași escadre este de 180 — 200 de metri. Locul și manevra fiecărei nave în escadră trebuie să fie determinate cu precizie pentru toate împrejurările, nici unui comandant nefiindu-i îngăduit să acţioneze după propria inspiraţie. Manevre și concentrări de forţe asupra uneia dintre părţile formaţiei inamice nu pot fi efectuate decât în caz de superioritate numerică. La Beveziers, amiralii francezi Chateaurenault și Villette au încercat totuși asemenea manevre, dar au procedat cu destulă timiditate.

Spre sfârșitul secolului al XVIII-lea încep însă să apară unele idei noi. Astfel, chiar în anul 1780, un nobil de ţară scoţian John Clerk d'Eldin, cu preocupări pentru tactica navală a publicat o cărţulie care a atras atenţia. Publica rea micii lucrări a lui Clerk constituie, pe de altă parte, un exemplu frapant al lipsei de interes pentru partea teoretică a meseriei lor, manifestată de ofiţerii de marină englezi. Clerk, un

civil, fără pregătire și experienţă militară, a făcut o analiză critică a vechilor *Instrucţiuni de luptă,* elaborate de ducele de York cu un secol înainte și care preconizau menţinerea unei formaţii rigide. El a ajuns la concluzia că principiile de tactică navală exprimate în aceste instrucţiuni sunt în întregime eronate, de oarece nu se pot obţine rezultate decisive în bătălii nava le decât numai prin crearea de situaţii în care forţe superioare să fie concentrate împotriva unor forţe inferioare. Lumea marinărească a întâmpinat amuzată pretenţiile acestui om de „uscat", de a învăţa pe amirali cum să conducă escadrele în bătălie. Dar toţi criticii lui Clerk, afară de ironii, nu au adus niciun argument rezonabil împotriva acestuia. Desigur, precizia matematică a victoriilor obţinute de nobilul scoţian în luptele navale schiţate pe hârtie presupunea pasivitatea totală a inamicului. Dar, pe de altă parte, nu era mai puţin adevărat că, în fond.

Clerk avea dreptate. Istoria navală din ultima sută de ani arătase, cu prisosinţă, ineficacitatea liniei de șir rigide în care avangarda, centrul și ariergarda luptau doar cu corespondentele lor din escadra inamică. Victorii decisive nu puteau fi obţinute decât prin concentrarea unui număr superior de nave împotriva uneia dintre cele trei divizii ale formaţiei inamice. Ar putea fi adevărat, așa cum pretind ofiţerii de marină englezi ai timpului, că ideile lui Clerk nu au influenţat direct statele majore ale flotei sau amiralitatea. Dar, nu e mai puţin adevărat, că aceste concepţii au avut audienţă în armata de uscat, unde au apărut primele semne ale aplicării noii teorii emise de Clerk în ce privește războiul naval.

În orice caz, în cea mai mare parte a secolului al XVIII-lea, valoarea unei bătălii pe mare, locul ei în strategia generală pare să fi scăpat teoreticienilor navali ai epocii. Unul dintre ei, Bigot de Morogues, scria: „Nu există bătălii decisive pe mare, adică bătălii de care să depindă în întregime soarta războiului". Iar mai departe același Morogues arăta că cele mai frumoase acţiuni sunt acelea"… Unde abilitatea singură a șefilor a păstrat va sale regelui și a îndeplinit misiunile cu toate piedicile întâlnite". Așadar, nimic despre distrugerea flotei inamice ca factor decisiv al obţinerii victoriei pe mare, victorie de care, foarte adesea, depindea soarta unui întreg război.

Asemenea concepţii se întâlneau și în marina britanică. Și aici erau puţini cei care, ca amiralul Howe, scriau că „Nu numai soarta Antilelor, dar poate chiar și aceea a războiului ar fi putut fi decise în golful Gasconiei (Biscaya)"[28]. Amiralul englez combătea prin aceste reflecţii teoriile celor care preconizau operaţii navale dispersate pe un imens spaţiu maritim, în loc să caute obţinerea unei bătălii decisive împotriva principalei escadre a flotei franceze care se afla în golful Gasconiei.

În felul acesta, scopul războiului naval nefiind definit, luptele nu erau adesea decât demonstraţii de virtuozitate marinărească, operaţiile pe mare nefiind decisive decât în cazuri foarte rare, adică atunci când disproporţia de forţe era prea flagrantă

---

[28] L. NICOLAS, p. 252.

sau când în fruntea uneia dintre cele două escadre care se înfruntau se găsea un șef foarte întreprinzător. Din această cauză, marele număr de „ocazii pierdute" — mari sau mici — în bătăliile navale ale secolului al XVIII-lea nu trebuie să surprindă pe nimeni.

Lupta pe mare în prima jumătate a secolului al XVIII-lea

Pacea instaurată prin tratatele de la Utrecht și Rastatt a fost întreruptă de războiul pentru succesiune la tronul Austriei, la care au participat principalele state ale Europei apusene. Ca și războaiele precedente, și acest război a avut importante implicaţii maritime, care au debutat, de altfel, prin conflictul armat anglo-spaniol din 1739.

Ciocnirea dintre cele două state maritime a fost cauzată de neînţelegeri privind aplicarea clauzelor comerciale din tratatul de la Utrecht Prin acest tratat englezii primiseră dreptul să transporte o anumită cantitate de mărfuri în coloniile spaniole din America. Reușind de cele mai multe ori să înșele vigilenţa spaniolilor, englezii au debarcat, de-a lungul anilor, în portul fixat de tratat, cantităţi mai mari decât cele prevăzute în clauza păcii de la Utrecht.

Conform legilor internaţionale, acest surplus desfăcut de ei în teritoriile spaniole reprezenta contrabandă. Uneori spaniolii puneau mâna pe aceste surplusuri, confiscându-le, gestul lor trezind de fiecare dată în Anglia un val de furie antispaniolă. Altă cauză de neînţelegere era problema comerţului cu sclavi negri. Conform tratatului de la Utrecht, negustorii englezi puteau face acest comerţ în posesiunile spaniole doar timp de 30 de ani, ceea ce, de sigur. Nu a fost pe placul generaţiei ce a urmat lui 1713. În sfârșit, animozităţile dintre cele două ţări erau alimentate și de dorinţa declarată a Spaniei de a recuceri Gibraltarul, pierdut în 1704.

În 1737, relaţiile dintre Londra și Madrid se strică și mai mult datorită unei adevărate campanii antispaniole dezlănţuite în Anglia. În acest an, în octombrie, un grup de negustori din Londra, Bristol, Liverpool, Manchester și Glasgow au înmânat oficialităţilor o petiţie prin care cabinetul era somat să declare război Spaniei, pe motiv că interesele negustorilor englezi erau călcate sfidător în picioare de autorităţile spaniole. Petiţia fu larg sprijinită de o serie de oameni politici, printre care se număra și William Pitt, celebrul prim-ministru din timpul războiului de șapte ani. Atmosfera, și așa destul de încărcată, deveni de-a dreptul incendiară în momentul în care comandantul navei comerciale „Rebecca", Jenkins, făcu un adevărat tur al ţării pentru a povesti tuturor concetăţenilor săi cum i-au tăiat spaniolii o ureche și cum se poartă ei, în general, cu cetăţenii englezi. Tur noul întreprins de Jenkins avu darul să împingă indignarea englezilor la paroxism. Într-o asemenea atmosferă înfierbântată îşi începu, în martie 1738, parlamentul lucrările sale. Walpole, în această lume agitată, fu singurul care încearcă să soluţioneze litigiile cu Spania pe cale pașnică. Încercarea lui trezi o adevărată furtună atât în parlament, cât și în afara zidurilor Camerei. În parlament, fără a fi acuzat pe faţă

de trădare, fură fluturate cuvinte ca „onoarea naţională", ca „ofensa Spaniei la adresa Angliei", ceea ce îl făcu pe Walpole, partizanul tratativelor. Să bată în retragere. Atitudinea sa fu mult în fluenţată și de manifestaţiile care se ţineau lanţ sub zidurile parlamentului și care cereau, la unison, război cu Spania. Constrâns de atacurile deputaţilor și de manifestaţiile de stradă organizate de cei interesaţi să promoveze comerţul englez în dauna Spaniei, Walpole cedă „preferând un război nejust unei sesiuni furtunoase" [29]. Războiul fu declarat oficial Spaniei la 19 octombrie 1739. În realitate însă, operaţiile militare dintre cele două ţări începu seră cu circa patru luni mai devreme, în aclamaţiile zgomotoase ale celor care scandau „mare liberă sau moartea", cu alte cuvinte „America spaniolă Angliei"[30].

Primele operaţii militare au avut loc în 1739. În acest an, amiralul englez Vernon a atacat și cucerit Puerto Bello în istmul Panamá cu numai șase nave. În același timp, amiralul Anson a luat cu asalt o serie de colonii spaniole din America Centrală, iar amiralul Haddock a blocat strâns coastele Peninsulei Iberice. După cucerirea localităţii Puerto-Bello, amiralul Vernon încercă fără succes șansele în faţa portului Cartagena, cea mai puternică fortăreaţă a spaniolilor din America.

Dacă Vernon obţinu în acţiunile sale doar un semisucces, amiralul Anson realiză, în schimb, o suită de victorii, care i-au adus celebritatea. După dublarea Capului Horn, Anson întreprinse mai întâi câteva raiduri fructuoase pe coasta americană a Pacificului. Apoi traversă oceanul, oprindu-se la Maccao. Aici captură nu prea greu câteva galioane spaniole încărcate cu argint mexican.

Când se reîntoarse în Anglia, după patru luni de navi gaţie, amiralul Anson și întreaga sa escadră fură primiţi triumfal.

Semisuccesul lui Vernon, îndeplinirea de către Haddock a misiunii sale, ca și expediţia triumfală a lui Anson reprezentau o victorie doar pentru cei ce nu pricepeau mare lucru din complicatele afaceri ale politicii externe. Robert Walpole, ca și alţi politicieni englezi, a înţeles că cele câteva reușite navale nu înseamnă decât începutul unui război pe mai multe fronturi, generator de mari dificultăţi. Gândurile de loc optimiste ale primu' lui ministru englez deveniră cu totul întunecate în momentul în care Parisul — așa cum prevăzuse de altfel – notifică Angliei că Franţa este gata să intervină cu toate forţele sale dacă — și Walpole știa că acest dacă nu mai putea fi evitat — flota engleză va ataca Indiile Occidentale. Notificarea fu făcută la 9 iulie 1740. În august, două escadre franceze erau gata de luptă. În aceeași lună, o flotă spaniolă se pregătea să părăsească portul Ferrol pentru a începe lupta cu navele engleze. Veștile acestea ajunseră la Londra la începutul lunii septembrie. După primirea lor, Anglia declară război Franţei. Războiul se profila, după părerea lui Walpole, ca foarte dificil pentru Anglia. Primul ministru îl începu fără tragere de inimă, gândindu-se poate și la căderea iminentă a cabinetului său.

---

[29] J. TRAMOND, p. 374.

[30] Cf. L. NICOLAS, p. 213.

Franţa intervenise alături de Spania, deoarece era legaţă de această ţară prin tratatul de la Escurial (1733). Înainte de declararea războiului, o escadră franceză fusese trimisă în Antile, pentru a supraveghea mișcările flotei engleze. Dar Franţa, la fel ca și în alte războaie, se angajase și acum în operaţii militare continentale, participând la conflictul generat de Pragmatica Sancţiune, act prin care împăratul Carol al VI-lea al Austriei lăsa succesoare pe fiica sa, Maria Tereza. Frederic al II-lea al Prusiei n-a recunoscut Pragmatica Sancţiune și a profitat de situaţia internaţională complicată, pentru a invada Silezia. În Franţa, partidul antihabsburg a folosit și el împrejurările și a împins la încheierea unei alianţe cu regele Pru siei. Această hotărâre a făcut însă jocul Angliei, care, pentru a abate Franţa de la teatrele de luptă maritime, s-a aliat cu Maria Tereza, punându-i la dispoziţie subsidii și mercenari.

Între timp Frederic al II-lea, ajuns stăpân pe Silezia, a părăsit Franţa, temându-se ca ea să nu devină prea puternică și prea influentă în lumea germană. O serie de victorii ale Austriei, obţinute în primul rând cu sprijinul Angliei, determinară apoi pe Frederic al II-lea să atace din nou armatele Mariei Tereza, care în 1745 confirmă Silezia regelui prusian. După aceste evenimente, războiul pe mare, care înregistrase deja o serie de episoade importante, ajunge în centrul interesului general. Să urmărim deci cum s-au desfășurat operaţiile navale din timpul războiului de succesiune la tronul Austriei.

Cam imediat după începerea războiului, o flotă spaniolă întreprinse o expediţie în apele Italiei. Expediţia se termină nu prea fericit, deoarece a întâmpinat puternica rezistenţă a forţelor navale britanice în Mediterana. După încheierea ei, flota părăsi zorită apele Italiei, găsindu-și adăpostul în portul francez Toulon. Aici, blocată de o escadră engleză, ea fu nevoită să stea doi ani, din februarie 1742 până la 15 februarie 1744. La 15 februarie 1744 părăsi, în sfârșit, portul împreună cu o escadră franceză. Escadra franceză era comandată de locotenent-generalul Court La Bruyère, un ofiţer care se distinsese sub Tourville și Jean Bart. Cu toate aceste antece dente, mulţi dintre cei care îl cunoșteau nu-i acordau prea multe șanse în luptele pe care urma să le dea împotriva englezilor. Court La Bruyère nu mai comandase pe mare din 1707, și în 1744 avea nu mai puţin de 75 de ani.

La 15 februarie 1744, cele două flote — cea spaniolă și cea franceză — ridicară ancora. Ele numărau împreună 27 de nave, cu 1 734 de tunuri pe bord. Șapte zile mai târziu, la 22 februarie, flota reunită întâlni în dreptul capului Sicia o flotă engleză, comandată de amiralul Matthews, alcătuită din 29 de nave și dispunând de 2 144 de tunuri. Formaţia engleză — minus ariergarda care nu părăsi rigida ei „linie de șir” — deschise focul împotriva spaniolilor. Escadra franceză, neangajată în acel moment de tirul advers, viră atunci la stânga, prin contramarș, pentru a veni în ajutorul spaniolilor. Manevra aceasta era desigur bună, dar nu suficientă pentru cucerirea victoriei. Dacă francezii, în loc să plece în ajutorul spaniolilor, ar fi făcut o manevră mai largă pentru ci că dea în spatele englezilor, flota lui Matthews ar fi fost prinsă între două focuri și în mod aproape sigur înfrântă.

Totuși, chiar așa incompletă cum a fost manevra amiralului francez, a creat

unele dificultăţi englezilor. În clipa în care Court La Bruyère a sosit cu navele sale alături de cele spaniole, centrul flotei engleze se afla în vădită inferioritate numerică faţă de adversar. Sesizând situaţia critică a centrului, viitorul amiral Hawke, din proprie iniţiativă, părăsi linia de șir și plecă în ajutorul comandantului său. Restabilindu-se echilibrul de forţe, lupta luă sfârșit nedecis.

După terminarea bătăliei, în ambele tabere se petrecură lucruri stranii. Hawke fu pedepsit pentru că și-a părăsit *linia de șir*. În timp ce comandantul ariergărzii, care a păstrat-o până la terminarea luptei, nu suferi nicio sancţiune. În tabăra franceză, Court La Bruyère fu și el serios admonestat, nu pentru că a pierdut o ocazie unică de a prinde între două focuri flota engleză, ci pentru faptul că a lăsat toată greutatea luptei pe seama spaniolilor. Hotărârile celor două amiralităţi sunt pentru noi desuete; pentru acel timp însă ele reprezentau niște precepte marinărești precise și imuabile, orice modificare a lor însemnând abateri grave de la disciplina luptei.

După bătălie, escadra franceză s-a reîntors în portul Toulon unde va fi din nou blocată de flota engleză. Mar silea, lipsită de apărare, va trăi, de atunci, clipele apăsătoare de dinaintea unei invazii. Din fericire pentru ea, centrul de greutate al luptelor navale se va muta din Mediterana în Atlantic. Aici, pe ocean, vor încerca cele două tabere să-și tranșeze rivalitatea și supremaţia maritimă.

Pentru Franţa războiul pe continent nu evolua prea fericit. Cele câteva victorii militare repurtate la început fuseseră repede date uitării de înfrângerile care i-au urmat. Franţa nu stătea prea bine nici pe plan economic.

Din nesecatul său rezervor de avuţii — coloniile — mărfurile soseau în cantităţi din ce în ce mai mici. Principala cauză a scăderii „importurilor” era scufundarea sau confiscarea navelor comerciale franceze de către na vele de război engleze. Pentru remedierea acestei situaţii, ministrul marinei, Maurepas, adoptă în 1745 formula „Convoaielor întărite”. Ea fu pusă în același an în apli care cu rezultate satisfăcătoare. Amiralitatea engleză răspunse tacticii lui Maurepas cu înființarea unei es cadre speciale denumite „Western squadron”, alcătuită din 25 de nave de linie. Cu această escadră, Londra spera să provoace aceleași pierderi flotei franceze ca și până la apariţia convoaielor întărite. Comanda lui „Western squadron” fu încredinţată amiralului Anson.

Prima ciocnire dintre „Western squadron” și un convoi întărit francez avu loc la 14 mai 1747. Convoiul francez, plecat din Canada și având ca șef pe La Jonquiere, fu interceptat în dreptul capului Ortegal de 14 nave ale lui Anson. Lupta violentă luă sfârșit, cu distrugerea escadrei lui La Jonquiere, dar jumătate din navele comerciale putură fi totuși salvate.

La începutul lunii iulie 1747, un mare convoi francez, escortat de patru nave de luptă, plecat de data aceasta din Antile, fu atacat de englezi. Bilanţul atacului englez fu capturarea a 48 de nave comerciale franceze.

Pierderile din mai și iulie îl determinară pe Maurepas să ia noi măsuri. În toamna aceluiași an, el constitui la Brest o escadră specială, din opt nave de linie și o fire gată. Cu aceasta, Maurepas spera să poată trimite în America, fără prea multe

riscuri, un mare convoi format din 250 de nave comerciale încărcate cu muniţii, arme și provizii. La 25 octombrie 1747, escadra de escortă franceză se întâlni în apropierea capului Finisterre cu o escadră engleză de 14 vase de linie, comandată de Hawke. Inferior numericește, francezii pierd șase nave de linie, pierdere mare pentru marina lor și așa destul de slăbită. În schimb, convoiul a fost salvat, ceea ce, din punct de vedere strategic, a reprezentat un succes francez.

Ţinuţi în șah în Mediterană, învinși în Atlantic, francezii s-au străduit să nu piardă poziţiile lor din India, cucerite cu mare dificultate.

Acţiunea mai masivă și mai organizată de instalare a negustorilor și coloniștilor francezi în Asia s-a desfăşurat în timpul domniei lui Ludovic al XIV-lea. În 1686, Franţa, și-a instalat la Pondichery, reședinţa principală a stabilimentelor sale din India. În 1687, ea deschide la Surat și Masulipatam primele sale comptuare, alături de cele mai vechi ale englezilor și olandezilor. În 1688, statul francez obţine de la Marele Mogol un firman, în virtutea căruia capătă oficial dreptul de a face comerţ pe teritoriile controlate de marca căpetenie hindusă. În 1727, francezii pun piciorul pe Coasta Piperului, lângă Calcutta, pentru ca mai apoi să se instaleze la Mahé și Yanaon. În 1739, cu un an deci, înaintea începerii războiului de succesiune la tronul Austriei, Franţa pune stăpânire pe Karikal, localitate situată pe coasta estică a Indiei, la sud de orașul Pondichéry.

În acest timp, Franţa avea ca guvernator al teritoriilor sale din India o mare personalitate, pe Joseph-François Dupleix. Sosit în India în anul 1721, pe când avea doar 24 de ani, tânărul Dupleix ajunge, după un deceniu, director al filialei Companiei de la Chandernagor. Această funcţie el o deţinu până în 1741, când fu numit director general al companiei. În tot acest timp, el a făcut comerţ cu localnicii pentru companie, dar și pentru propriile sale interese.

Franţa a căutat prin Duplelx să-și consolideze poziţiile sale în India. La rândul lui, Dupleix părea a fi omul ideal pentru îndeplinirea planurilor guvernului francez. Pentru aceasta însă ar fi trebuit ca Dupleix să fie ajutat cât de cât în acţiunile sale. Guvernul francez, ocupat cu mult prea multe probleme, i-a dat lui Dupleix un foarte slab sprijin. În faţa acestei situaţii, guvernatorului nu i-a rămas altceva de făcut decât să se bizuie pe propriile sale forţe, ceea ce a și făcut de altfel. Mai întâi a dus trata tive cu principii din Madras. Convorbirile cu ei s-au desfăşurat mai mult decât promiţător. Când totul părea că se va încheia, prin semnarea unor acorduri foarte avantajoase pentru Franţa, izbucni în mod oficial războiul anglo-francez. Suntem deci în 1744. Franţa, de teamă să nu piardă coloniile sale din India, făcu, în sfârșit, gestul pe care Dupleix și de La Bourdonnais îl așteptau de atâta timp, adică trimise o escadră, ca întărire a forţelor sale navale din această parte a lumii. În 1745, oare cum mai sigur pe situaţie, Dupleix se hotărî să atace Madrasul, aflat sub dominaţie engleză. Forţele cu care urma să înceapă acţiunea, alcătuite din francezi și din cipay, se ridicau la circa 3.000 de oameni. Asediul Madrasului începu în același an; în scurt timp orașul capitulă. Pentru a-l restitui englezilor, francezii cerură guvernatorului britanic o despăgubire de 420.000 de lire sterline. Guvernatorul acceptă condiţiile și înmână suma cerută. Dupleix nu restitui însă Madrasul, pe

motiv că el nu și-a spus punctul său de vedere atunci când au fost formulate condiţiile retrocedării orașului.

La 6 iulie 1746, improvizata escadră comandată de La Bourdonnais avu o întâlnire cu o flotă engleză la Negapatam. Deși inferiori — francezii aveau doar o singură navă de linie în formaţie, „Achille”, cu 74 de tunuri la bord —, lupta se termină nedecis, ceea ce, în fond, reprezenta o adevărată victorie pentru ei. După luptă, între Dupleix și La Bourdonnais izbucniră certuri violente. Printre altele Dupleix la acuzat pe șeful escadrei că ar fi fost principalul vinovat al eșecului, cum îl taxase el, de la Negapatam. Dușmănit de Dupleix și intrat în dizgraţia Parisului, La Bourdonnais fu chemat în ţară. În Franţa, el fu acuzat de venalitate și închis la Bastilia. Din celebra fortăreaţă pariziană el va scăpa după mai mulţi ani, la capătul unui proces celebru, proces care-l va declara nevinovat. De îndepărtarea și întemniţarea lui La Bourdonnais s-a bucurat, în primul rând, dușmanul său, Dupleix, dar și englezii care, dându-și seama că marinarul francez era un mare comandant, au respirat uşuraţi când au aflat că a fost rechemat în ţară.

Când luptele dintre francezi și englezi în India erau în toi sosi vestea semnării păcii. Ea obligă pe cei doi combatanţi, cel puţin pentru o vreme, să depună armele.

Lupte între Anglia și Franţa s-au mai dat și pe continentul nord-american. Aici, în 1745, coloniștii englezi din Massachusetts au capturat marele fort francez de la Louisbourg, pe care îl vor restitui Franţei abia după terminarea războiului dintre cele două ţări.

Ciocnirile dintre forţele celor două tabere au mai continuat un timp, până când, la începutul anului 1748, Anglia se declara gata să angajeze negocieri cu Franţa. În timpul tratativelor, Franţa a dat dovadă de o mare moderaţie, renunţând la vechile-i pretenţii asupra Ţărilor de Jos. Prin aceasta, Franţa a făcut un gest considerat ca înţelept, întrucât revendicarea Ţărilor de Jos ar fi putut duce la crearea unei noi coaliţii antifranceze, din care ar fi făcut de data asta parte, fără îndoială, și Prusia

Tratatul definitiv fu semnat la Aix-la Chapelle, în ziua de 28 octombrie 1748, de Franţa, Anglia și Olanda. Au urmat apoi semnăturile Spaniei, Austriei și Sardiniei.

Printre altele, tratatul prevedea ca Anglia și Franţa să-și restituie mutual toate cuceririle făcute în timpul războiului, Silezia să rămână Prusiei, Pragmatica Sancţiune să fie recunoscută de toate statele semnatare.

După cum se poate vedea, pacea n-a soluţionat niciunul dintre conflictele care duseseră la declanșarea războiului. Ea a lăsat semnatarilor sentimentul că interesele lor n-au fost satisfăcute și, astfel, după o foarte scurtă perioadă de pace se va ajunge din nou la război.

Războiul de șapte ani

După semnarea tratatului, Anglia îşi îndreptă toate eforturile spre întărirea flotei de război și refacerea marinei comerciale. În timpul războiului pierduse 3 238 de nave comerciale. Trebuia deci, prin noi construcţii, să le pună la loc. Apoi

amiralitatea engleză mai învăţase că sistemul convoaielor folosit de francezi era prea puţin eficace pentru a fi adoptat de ea în ce privește strategia războiului pe mare, amiralitatea engleză și-a dat seama că este mai eficace ca forţele navale ale Franţei să fie atacate nu în larg, ci în apropierea coastelor, în Ma rea Mânecii, în golful Gasconiei, cu alte cuvinte să se adopte sistemul blocadei active. Sistemul blocadei active, dacă reușea, avea marele avantaj că imobiliza flota franceză în bazele ei și astfel convoaiele rămâneau fără escortă. Aceasta însemna că, practic, legăturile dintre Franţa și teritoriile ei de peste mări erau tăiate și coloniile rămâneau la discreţia inamicului, adică a Angliei.

Cei opt ani care au separat pacea de la Aix-la-Chapelle de războiul de șapte ani au fost, după cum vom vedea imediat, plini de evenimente prevestitoare ale unui conflict de mari proporţii. Numai lui Voltaire acești ani i s-au părut cei mai fericiţi din întreg veacul al XVIII-lea.

În America de Nord, scurt timp după semnarea păcii de la Aix-la-Chapelle, coloniștii englezi și-au reluat acţiunea lor expansionistă, vizând toate punctele cardinale. În 1749, ca o încoronare a eforturilor depuse de ei, a apărut pe harta continentului nord-american un nou oraș, Halifax, ca replică la portul francez Louisville. În iunie 1755, coloniștii englezi au atacat posturile franceze întărite din Acadia: o mie cinci sute de coloniști francezi au fugit în nord, în Canada, iar șapte mii au fost duși de englezi în Georgia, Carolina de sud și Virginia.

Un alt măr al discordiei dintre Anglia și Franţa era valea fluviului Ohio. Fiecare dintre cele două ţări pretindea că regiunea acestuia îi aparţine. La Galissonnlăre, guvernatorul francez din Canada dădu ordin de înaintare spre sud și puse să se construiască în locurile recent cucetite Fort-Duquesne (actualul oraș Pittsburgh). Coloniștii englezi ridicară imediat, ca răspuns, Fort-Necessity. În martie 1755 au loc ciocniri în Virginia, unde debarca seră două regimente franceze. În același timp, Anglia ordonă amiralului Edward Boscawen să intercepteze toate navele franceze care navigau cu destinaţia Canada. La rândul ei, Franţa, pentru a veni în ajutorul celor din Canada, trimise un corp expediţionar de 3.000 de oameni și o escadră. La 8 iunie 1755, Boscawen atacă escadra franceză, reușind să captureze două dintre navele franceze. După această luptă, atât englezii, cât și francezii îşi consolidară poziţiile lor pe continentul american. Englezii construită Fort-Edward, la izvoarele Hudsonului, și Fort-William-Henry, ceva mai la nord, iar francezii ridicară fortul Carillon, ca un fel de pavăză a Montrealului, și fortul Niagara, între lacurile Erie și Ontario. În noiembrie 1755, relaţiile dintre Anglia și Franţa sunt ca și rupte în urma ordinului dat de amiralitatea engleză navelor sale militare de a captura orice navă franceză întâlnită în drum.

Conflicte puternice de interese între Anglia și Franţa au existat în acești opt ani de pace și în alte regiuni ale lumii: America spaniolă și India. Privitor la America spaniolă, Londra avea planuri precise, vizând luarea în stăpânire a întregului imperiu colonial al statului spaniol. Intenţiile Londrei erau privite cu îngrijorare nu numai la Madrid, ci și la Versailles, deoarece Franţa nu putea accepta ca Spania, aliata sa, să-și piardă coloniile unde aveau mari interese negustorii și armatorii

francezi.

În India, după 1748, Dupleix continuă eforturile de a-și asigura, în eventualitatea unor noi lupte cu Anglia, largul concurs al prinţilor hinduși. Toate demersurile sale pe lângă ei, ca și întreaga activitate desfășurată de Dupleix, purtau, în acești ani, pecetea unei independenţe aproape totale faţă de Versailles, izvorâtă îndeosebi din dificultăţile create de distanţa enormă care separa India de metropolă. Unui curier plecat din Pondichiry îi trebuia, pentru a ajunge în Franţa și pentru a se reîntoarce în India, un an. În aceste condiţii, a cere sfatul și aprobarea de la Versailles însemna, pur și simplu, să-ţi conduci activitatea după hotărâri care, la data sosirii lor, nu mai aveau, de cele mai multe ori, nicio logică. În activitatea din India, Dupleix s-a folosit de serviciile lui Charles-Joseph Pâtissier, marchiz de Bussy-Castelnau, un foarte bun ofiţer, dublat de un excelent diplomat. Cu ajutorul acestuia, Dupleix a mărit efectivele armatei, recurgând, ca și altă dată, la cipay. Apoi și-a întărit artileria. Cu forţele militare sporite și profitând și de neînţelegerile dintre principii locali, cucerește noi teritorii. Englezii reacţionează imediat şi ciocnirea din iunie 1752 cu trupele trimise de *The east India Company* se termină cu capitularea unei trupe franceze compusă din 35 de ofiţeri, 650 de soldaţi europeni și 45 de tunuri Rămas fără sprijin și căzut în dizgraţie, ca și Mahe de La Bourdonnais altă dată, Dupleix fu rechemat în Franţa. Locul lui fu luat de Godeheu, care semnă un tratat cu englezii, obligându-se să nu se mai amestece în afacerile principilor hinduși. Acordul semnat de Godeheu are prezentat un eșec pentru Franţa, dar în acel moment, când Europa se pregătea de un nou război, faptul a trecut oarecum neobservat.

Cei opt ani de pace, pe planul diplomaţiei europene, au fost plini de evenimente interesante, care au dus la bine cunoscuta răsturnare în alianţelor. În septembrie 1755 apăru pe eşichierul politic al Europei un element nou: acordul anglo-rus, prin care ţarina Elisabeta îşi lua angajamentul de a invada Prusia în cazul unui conflict anglo-prusian. În schimbul acestei intervenţii. Anglia se obliga să suporte toate cheltuielile militare pe care le-ar face Rusia pe întreaga perioadă a războiului. Frederic al II-lea, dat fiind caracterul secret al convorbirilor dintre Londra și Petersburg, n-a putut afla cu exactitate ce au discutat și hotărât cele două ţări, dar nu i-a fost greu să deducă că acordul semnat de Anglia și Rusia cuprindea și clauze care vizau Prusia. Pentru a împiedica o acţiune anglo-rusă împotriva sa, Frederic al II-lea se grăbi să declare că este de acord să îndeplinească cere rea mai veche a Londrei de a da garanţii Hanovrei, pretinzând, în schimb, asistenţa Angliei, în cazul în care va fi atacat de armatele rusești. Anglia, care pregătea războiul cu Franţa și voia deci să fie liniștită în ce privește Hanovra, semnă cu Prusia acordul de la Westminster, în ianuarie 1756, prin care de fapt a anulat tratatul cu Rusia din septembrie 1755.

Tratatul anglo-prusac din ianuarie 1756 a obligat di plomaţia franceză să-și modifice planurile și liniile de acţiune. În Franţa, în acel moment, tot mai multe voci cereau o apropiere de Austria; în fruntea corului filohabsburgic era însăși doamna de Pompadour, celebra și influenta favorită a lui Ludovic al XV-lea. Pentru o

apropiere între Paris și Viena milita și ambasadorul Austriei în Franţa, Venceslas-Antoine, prinţ de Kaunitz. Tratatul dintre Franţa și Austria, după câteva luni de tratative, fu semnat la 1 mai 1756, la Versailles. Se prevedea ca, în cazul unui conflict anglo-francez, Austria să se declare neutră; dacă însă Franţa era atacată de un alt stat, Austria se obliga să o ajute cu 24.000 de soldaţi. Același efectiv militar se angaja să-l pună și Franţa la dispoziţia Austriei, dacă aceasta din urmă ar fi fost atacată de un alt stat european decât Anglia.

La sfârşitul anului 1756, Franţa semnă un nou acord, de astă dată cu Rusia. Prin alianţa din 21 noiembrie 1756, cele două state se angajară să se sprijine reciproc în caz de război.

În timp ce Franţa, Austria și Rusia purtau tratative și semnau sau se pregăteau să semneze tratate de alianţe, regele Prusiei, Frederic al II-lea, invada Saxa, obligând-o să capituleze la Pirna — 15 octombrie 1756. Cu acest atac a început războiul de șapte ani. În decursul lui vor avea loc două conflicte deosebite: unul între Franţa și Anglia pe mări și în colonii, și altul între Prusia și adver sarii săi la graniţele Boemiei și Poloniei, în Silezia și în Germania apuseană. Prin amploarea lui, din punct de vedere militar, prin marea lui răspândire geografică și mai ales prin urmările sale, războiul de șapte ani a fost, în același timp, cel mai important război, și maritim, și colonial, care a avut loc până atunci.

După terminarea războiului de succesiune la tronul Austriei, amiralitatea engleză a trecut la o activitate susţinută de reorganizare și de întărire a potenţialului de luptă al marinei de război. Într-un timp relativ scurt, în mai puţin de opt ani, flota de război a ajuns să dispună — cifră neobișnuită pentru acele timpuri — de 320 de nave de luptă, dintre care 142 de vase de linie.

Corpul ofiţerilor fu sever epurat, din rândurile marinei fiind îndepărtaţi toţi aceia care nu dovediseră suficiente aptitudini sau care manifestaseră atitudini de indisciplină. În 1749 fu pus în aplicare un nou cod penal, extrem de sever, care pedepsea foarte aspru, indiferent de grad sau vechime, pe toţi cei care nu respectau legile și regulamentele marinei. Acest cod, cu adevărat draconic, a rămas în vigoare mai bine de un veac, până în 1865. Pentru a pune capăt lipsei de coordonare și de promptitudine în diferitele acţiuni pe mare fu instituit un comitet denumit *Inner Committee,* care concentra în mâinile sale ansamblul operaţiilor navale.

În Franţa, în schimb, după 1740, marina a înregistrat o perioadă de regres. La sfârşitul războiului de succesiune la tronul Austriei flota de război număra abia 30 de nave de linie, 20 de fregate; 10 nave de linie erau în construcţie. Situaţia aceasta ar fi fost, fără îndoială, și mai grea, dacă departamentul marinei n-ar fi fost condus de Maurepas, un om extrem de capabil și de energic. Programul său de acţiune a fost bine apreciat chiar și de adversarii Franţei. Datorită lui, creditele acordate marinei cresc simţitor. Dar Maurepas, ca orice om cu păreri ferme, intră repede în conflict cu cei din jur. Printre aceștia s-a numărat atotputernica doamnă de Pompadour. Prin intervenţiile ei, mai ales, Maurepas a fost înlăturat în 1719 din funcţia pe care o deţinuse ani de zile. Cei care l-au urmat în fruntea departamentului

— Rouillé de Jouy (1749 — 1754) și Machault d'Arnouville (1754 — 1757) — au avut însă excelenta inspiraţie de a urma întocmai programul elaborat de predecesorul lor.

Rouillé de Jouy, care nu se pricepea în problemele marinei, a avut bunul-simţ de a se înconjura cu subalterni capabili, cărora le-a ascultat întotdeauna părerile. În 1749, când a preluat funcţia deţinută până atunci de Maurepas, Franţa avea 38 de nave de linie în serviciu și 22 în construcţie. În 1751, flota franceză va număra 57 de nave de linie, dintre care 27 cu 70 până la 110 tunuri. În 1754, când va fi înlocuit cu Machault d'Arnouville, flota va avea 63 de nave de linie, dintre care gata de luptă erau aproximativ 40. Tot în timpul prezenţei lui Rouillé de Jouy, în fruntea departamentului marinei a luat fiinţă o topitorie specială pentru turnarea tunurilor destinate navelor. În același an. Bigot de Morogues a scris un tratat de tactică navală, înființând totodată la Brest un cerc pentru studierea problemelor maritime, cerc care la 30 iulie 1752 se va transforma în Academia de marină.

Succesorul lui Rouille. Machault d'Amottville a fost un foarte bun administrator. Sub conducerea lui, șantierele navale și arsenalele și-au intensificat activitatea. Și tot lui, într-o însemnată măsură, i se datorează una dintre puţinele victorii repurtate de francezi în războiul de șapte ani, victoria de la insula Minorca.

Maurepas, Rouille și Machault au făcut tot ce le-a stat în putinţă pentru a întări marina militară a Franţei. Cu toate eforturile lor, în ziua în care va izbucni războiul de șapte ani, flota franceză era de trei ori mai puţin numeroasă decât cea engleză. Referitor la echipa jele celor două marine mai trebuie spus că, în compara ţie cu marinarii englezi, cei francezi erau mai prost hrăniţi și plătiţi, fără un prea serios antrenament pe mare, lipsiţi de dorinţa de a lupta și gata să dezerteze la prima ocazie. Corpul ofiţeresc francez era alcătuit din 914 combatanţi. Dintre aceștia — lucru de necrezut — 700 îşi făceau serviciul pe uscat.

Slăbiciunea flotei franceze în raport cu cea engleză oglindea înseşi slăbiciunile sistemului de guvernământ din Franţa, în comparaţie cu cel din Anglia. Regatul insular avea o eficientă organizare financiară, rezultat al revoluţiei burgheze de la mijlocul secolului al XVII-lea. Acesta excludea practica scutirii de impozite, de care beneficia în Franţa nobilimea și clerul înalt. Astfel, sume mari de bani erau percepute de la clasele bogate și influente din Anglia, sume cu care se finanţa politica de expansiune maritimă și comercială.

Cu o flotă care avea mari carenţe în dotare, în organizare și în instrucţie, Franţa nu putea deci emite pretenţii la victorie. La această slăbiciune pe plan maritim se vor adăuga, așa cum vom vedea mai jos, dificultăţile create de angajarea, de loc formală, a forţelor franceze în operaţiile de uscat de pe teatrul de război european. Să vedem deci pe scurt cum s-au desfășurat operaţiile terestre, deoarece nu trebuie pierdut din vedere că acestea au influenţat, în mod sensibil, mersul general al războiului.

Atacul neașteptat și victorios al Prusiei împotriva Saxei a obligat Franţa și Austria să revadă alianţa încheiată în 1756 și s-o îmbogăţească cu clauze noi, așa cum de altfel au și făcut, în mai 1757.

În prima parte a operaţiilor militare, situaţia coaliţiei conduse de Franţa se prezenta în bune condiţii. Anglia nu era încă pe deplin pregătită pentru a putea interveni cu succes pe continent. Olanda, aliata Angliei, nu dorea în niciun chip să intre în conflict Prefera să rămână neutră. Franţa, Austria, Rusia și Suedia — statul suedez încheiase o alianţă cu statul francez la 12 iulie 1756 – formau în jurul Prusiei un clește amenințător. Spania, altă aliată a Angliei, nu era de loc hotărâtă să intre în război. Dacă situaţia Angliei, aşadar, nu era prea bună în prima parte a războiului, în schimb cea a Prusiei de venise foarte critică. Adversarii lui Frederic al II-lea erau mulţi și puternici. Cu forţele pe care le aveau, ei ar fi putut ocupa Prusia în mai puţin de o lună. Cu toată superioritatea lor, Frederic al II-lea reușește să învingă, în 1757, pe francezi la Rossbach și pe austrieci la Leuthen. Aceste victorii s-au datorat iscusinţei militare a regelui prusian, dar și lipsei de coordonare a eforturilor aliaţilor. În 1758, Frederic al II-lea învinge armata rusă la Zomdorf, dar în același an pierde în faţa austriecilor lupta de la Hochkirch. În 1759 moare ţarina Elisabeta, dușmana declarată a lui Frederic al II-lea. Pe tro nul Rusiei se urcă Petru al III-lea, un mare admirator al regelui prusian. Prilej deci pentru Frederic al II-lea să respire mai ușurat. Această dublă satisfacţie a fost întunecată însă de grava înfrângere suferită de armatele prusiene la Kunersdorf, din partea armatelor ruse.

La prima vedere, situaţia militară a alianţei anglo-prusiene nu părea să fie prea bună, după suita de bătălii de pe continent. O analiză mai atentă și completă a lucrurilor duce însă la cu totul alte concluzii. Prusia, așa cum am arătat mai înainte, profitând de disensiunile din rândul coaliţiei, a reușit să facă faţă obligaţiilor sale în războiul pe uscat. Acest fapt constituia un mare avantaj pentru Anglia. Și iată de ce. Principala sa adversară. Franţa, angajată cu cea mai mare parte a forţelor sale militare și a resurselor sale economice în luptele de pe continent, lăsa Angliei mână liberă pe mare și în colonii, adică tocmai acolo unde Anglia spera să hotărască soarta războiului în favoarea sa, ceea ce de altfel s-a și întâmplat.

Pe mare, ostilităţile dintre Anglia și Franţa au început în noiembrie 1755, adică cu multe luni înaintea da lei oficiale a începerii conflictului — 16 iunie 1756. În noiembrie 1755, amiralii englezi Boscawen și Hawke capturaseră un mare număr de nave franceze: circa 300 cu 6.000 de mateloţi la bord. Franţa, după cum era și normal, protestase energic, cerând restituirea navelor și eliberarea echipajelor. La protestul Franţei, guvernul englez a răspuns că acţiunea sa din noiembrie reprezintă doar o palidă ripostă la atacurile permanente ale coloniștilor francezi date împotriva coloniștilor englezi.

Răspunsul Londrei însemna deci război, deocamdată nedeclarat. Până la începerea lui oficială, în Franţa au fost discutate o serie de măsuri, care se voiau a fi cât mai energice. Printre altele au fost elaborate proiecte de debarcare în Anglia și a fost plănuită o acţiune de diversiune în Mediterană. După toate aparenţele, această acţiune avea unii sorţi de izbândă și ea a dus la ceea ce istoria războaielor navale cunoaşte sub numele de *operaţia de la Minorca.* În 1708, englezii ocupaseră Port-Mahon, principala bază de pe insula Minorca. Operaţia franceză. Decretată ca o simplă diversiune, dacă ar fi reușit, ar fi însemnat mult mai mult decât atât. Franţa

și-ar fi consolidat poziţiile în bazinul vestic al Mediteranei, ceea ce i-ar fi permis apoi să încerce să pună stăpânire pe porţile Mediteranei, pe Gibraltar. Misiunea cuceririi insulei Minorca a fost încredinţată de departamentul marinei lui I-a Galissonniere, comandantul escadrei din Toulon.

Roland-Michel le La Galissonniere, născut la Rochefort în 1693, făcea parte dintr-o familie de administratori și ofiţeri de marină. Între anii 1747 și 1749 fusese administrator al Canadei. Mic, cocoșat, fără activităţi mondene, a fost toată viaţa preocupat de a ști cât mai mult. În cadrul marinei a avut în grijă hărţile și planurile secrete. A organizat și a condus o sumă de misiuni cu caracter ştiinţific, ca aceea privind studierea navigaţiei în Mediterană.

Operaţia Minorca, pregătită în cel mai mare secret, a început la 18 aprilie 1756, odată cu debarcarea francezilor pe coasta insulei. La 16 mai, fără a bănui nimic, se apropie de insulă escadra engleză comandată de Byng. Până la sosirea escadrei lui Byng, francezii începuseră asediul fortului Sfântul Filip. După un bombardament nu prea prelungit, fortul capitulă. Patru zile după sosirea lui Byng, la 20 mai 1756, cele două flote au început lup la. În momentul angajamentului forţele lor erau sensibil egale. Francezii aveau 12 nave de linie și 5 fregate, iar englezii 13 nave de linie și 5 fregate. În ziua luptei, vântul sufla favorabil pentru englezi. Byng, nevrând să încalce instrucţiunile care cereau respectarea cu stricteţe a liniei de șir, se mulţumi doar să supună unui tir de artilerie escadra, adversă. I. a rândul lui, La Gallssonnicire acţionă la fel de cuminte. Cu alte cuvinte, navele care compuneau cele două escadre, înșirate una după alta și navigând paralel cu navele adverse, trăgeau unele împotriva altora cu tunurile din borduri. În timpul luptei, o navă engleză se opri brusc, stricând ordinea ca de paradă. În acest moment. La Galissonnidre ar fi putut părăsi linia lui de șir pentru a încerca, printr-o manevră, să prindă între două focuri avangarda adversă. Această manevră, nu prea complicată de altfel, el n-o făcu, datorită acelor raşi instrucţiuni pe care le respecta și Byng.

Comandantul escadrei engleze, dându-și seama că nu poate decide soarta bătăliei în favoarea sa și cu atât mai puţin să reintre în stăpânirea fortului cucerit de francezi, se retrase cu navele sale la Gibraltar. De aici, în baza unui ordin venit de la Londra, plecă cu prima navă în ţară. Tradus imediat în faţa unui tribunal militar, fu găsit vinovat de lipsă de iniţiativă și condamnat la moarte. Sărmanul Byng s-a apărat în faţa judecătorilor cu instrucţiunile pe care le respectase cu sfinţenie, dar judecătorii, de parcă n-ar fi auzit niciodată de instrucţiuni. Pronunţară pedeapsa capitală. Execuţia lui Byng a avut loc pe puntea din prova navei „Monarch”, în prezenţa unui însemnat număr de ofiţeri.

În 1756, francezii, învingători la Minorca și cuceritori ai insulei Corsica, păreau stăpânii Mediteranei. În Anglia, pierderea insulei Minorca provocă o adâncă consternare, mai ales că lucrurile nu mergeau prea bine nici în războiul din colonii, Braddock fiind învins în America. Înfrângerea englezilor în faţa insulei Minorca depărtă pentru Spania și mai mult ziua intrării ei în război alături de Anglia. În momentul în care cercurile politice și economice din Anglia, îngrijorate și

neîncrezătoare, vorbeau chiar de încetarea luptelor cu Franţa, îşi făcu apariţia William Pitt, adeptul devizei „război pe mare, nu pe continent", omul de acţiune, energic, impetuos, hotărât, de care era absolută nevoie în acel moment.

În anul înfrângerii de la Minorca, în luna decembrie, Pitt deveni membru al cabinetului. Avea 48 de ani. În aprilie 1757 este îndepărtat din guvern pentru a fi repri mit la mijlocul aceluiași an. Foarte sigur de el, înainte de a deveni membru al guvernului, el a declarat: „Sunt sigur că pot să salvez ţara și că sunt singurul care o pot face"[31]. Neplăcându-i lucrurile mărunte, el elabora planurile în mare, lăsând amănuntele pe seama celor care trebuiau să-i pună în practică ideile. În linii generale, concepţiile sale privind conducerea războiului, criticate de unii contemporani, au fost următoarele: blocarea pe mare a francezilor, ajutorarea masivă a Prusiei, și renunţarea la operaţii maritime de mâna a doua. Împotriva Franţei va pune pe picioare într-un timp record 100.000 de soldaţi, 60.000 de marinari și 400 de nave, iar lui Frederic al II-lea i-a dat subsidii fabuloase (24.000.000 de livre pe an). Celor care l-au criticat că e prea larg cu regele Prusiei el le-a răspuns că: „În Germania vom cuceri America", ceea ce în mare măsură se va dovedi întemeiat.

Roadele politicii lui Pitt vor apărea destul de curând. O flotă principală, având ca bază porturile Torbay și Spithead, și condusă de Anson sau Hawke va supraveghea autoritar Canalul Mânecii. O altă flotă, cea de la Gibraltar, va patrula în permanenţă prin apropierea portului Toulon. Legătura continuă dintre cele două flote va fi asigurată de un adevărat lanţ de fregate. Până în 1759 se va aplica francezilor așa-numitul blocus de la distanţă, pentru ca după această dată cleștele blocadei engleze să se strângă tot mai mult.

Englezii, conform indicaţiilor lui Pitt, nu s-au mulţumit să exercite o blocadă, fie ea și strânsă, ci au acţionat activ și agresiv asupra coastelor franceze. Între anii 1757 și 1761 coastele Bretaniei și ale Normandiei au fost ţinta atacurilor engleze. În septembrie 1757, o escadră britanică a protejat cu tunurile sale debarcarea unui corp expediţionar numărând 10.000 de soldaţi în insula Aix. Prin ocuparea acestei insule, portul Rochefort era prac tic scos din uz. În iunie 1758 englezii întreprind o nouă acţiune de debarcare. De data aceasta, o puternică escadră comandată de amiralii Anson și Hawke debarcă 15.000 de soldaţi la Cancale. În faţa orașului Saint-Servan, port lipsit de fortificaţii, englezii distrug trei nave de război franceze, 20 de nave-corsar, 60 de nave comerciale, dând foc totodată și magaziilor din port. La începutul lunii august 1759, englezii debarcă din nou pe pământul Franţei. La Cherbourg 6.000 de englezi distrug lucrările de apărare ale orașului, înfundă canalul și ard 20 de nave. La sfârșitul aceleiași luni, englezii întreprind o nouă debarcare, la Saint-Brieuc, localitate situată la vest de Saint-Malo.

„Este interesant de notat faptul că toate aceste acţiuni ale englezilor s-au realizat fără a se întâmpina o ripostă prea serioasă a francezilor și că escadra de

---

[31] F. YORK POWELL et T.F. TOUT. p. 927.

la Brest, destul de aproape de localităţile cucerite sau numai atacate de navele lui Anson sau Hawke, n-a intervenit de loc, deoarece n-avea echipajele complete, deși războiul începuse de doi ani. O dovadă extrem de elocventă a modului superficial în care erau tratate în Franţa problemele războiului pe mare.

În plin război, Ludovic al XV-lea aduce într-un post de mare răspundere, în acela al afacerilor externe, pe Étienne-François Choiseul, duce de Stainville, om deosebit de inteligent și cu o mare putere de muncă, și care a înţeles imediat sensul războiului. Choiseul și-a dat seama că Franţa, inferioară pe mare, trebuie să se bată pe uscat, dar nu oriunde, ci chiar pe teritoriul dușmanului. Proiectul său de debarcare în Anglia, foarte îndrăzneţ de altfel, poate chiar prea îndrăzneţ pentru posibilităţile Franţei, a fost în general bine primit de rege și oficialităţi. Acest proiect prevedea următoarele acţiuni. Escadrele franceze întărite trebuiau să se adune în portul Brest. Un corp expediţionar comandat de generalul Chevert, având ca punct de ambarcare portul Ostende, urma să debarce în apropiere de Londra. Un alt corp concentrat în Bretania avea ca obiectiv debarcarea pe coasta de vest a Scoţiei. Concomitent cu aceste acţiuni. Fregatele celebrului corsar Thurot, un fiu al portului Dunkerque, trebuiau să întreprindă un atac de diversiune în Irlanda.

Proiectul lui Choiseul, frumos în teorie, nu ţinea seama de unele lucruri elementare: de superioritatea zdrobitoare a flotei engleze, de mare și de capriciile ei. Choi seul avea totuși o scuză în toate acestea, nu era marinar de meserie. Cei cu care s-a discutat planul, Nicolas-René Berryer — secretar de stat al marinei — și Charles Fouquét, conte de Belle-Isle — mareșal al Franţei —, aveau însă obligaţia să semnaleze nerealismul lui şi să se împotrivească executării. Ei nu s-au opus însă, proiectul a fost deci aprobat și nu rămânea decât să fie aplicat.

Pentru o mai sigură reușită s-a prevăzut și o a doua diversiune, efectuată de escadra din Toulon. Ea se va solda însă cu un mare eșec în ceea ce s-a numit dezastrul *de la Lagos,* din apropierea coastelor Portugaliei.

Așadar, conform proiectului revizuit, șeful escadrei de la Toulon, Sabran de Clue, a primit ordinul expres să ajungă la Brest, cu cele 12 nave ale sale. În timpul cel mai scurt posibil. Din Toulon el a plecat la 5 august, adică numai în momentul în care portul încetă de a mai fi supravegheat de escadra lui Boscawen. I'mă aproape Gibraltar marșul se desfășură fără niciun fel de surprize neplăcute. În strâmtoare însă, de La Clue fu zărit de câteva fregate engleze, care s-au grăbit să-i semnalizeze lui Boscawen prezenţa escadrei franceze. Era în ziua de 17 august. După primirea mesajelor, Boscawen porni cu toată viteza spre escadra franceză. Dându-și seama că a fost interceptat, de La Clue semnaliza navelor sale în noaptea de 17 spre 18 august 1759, să nu mai oprească la Cadix, așa cum se stabilise iniţial, ci să pornească mai departe și cu toată viteza spre Brest. O parte dintre nave au înţeles semnalul şi s-au conformat întocmai lui, cinci dintre ele însă, neînţelegând ceea ce se transmisese de pe bordul navei șefului de escadră, au pornit spre Cadix, conform ordinului mai vechi. În zorii zilei următoare, de La Clue avu surpriza să constate că are în formaţie doar șapte nave, cinci fiind lipsă la apel. Cele cinci nave care lipseau se și aflau în acel moment în drum spre Cadix.

Boscawen, înţelegând ce se întâmplase, nu aşteptă o invitaţie specială, şi atacă imediat pe de La Clue. După câteva ore de luptă inegală, amiralul francez pierdu trei nave. Rămânând doar cu patru nave, el încercă să se salveze fugind spre Lagos, în apele teritoriale ale Portugaliei, cu speranţa că acolo nu va fi urmărit şi atacat de englezi, fiind pe teritoriu străin. Englezii, nesocotind dreptul maritim internaţional, îl atacară totuşi, îl incendiară trei nave din patru, iar pe a patra o captură ducând-o în portul-fortăreaţă Gibraltar. Cele cinci nave ce se opriră la Cadix vor ajunge în portul Toulon abia peste şase luni.

Despre bătălia de la Lagos s-a scris mult. Mai toţi cei care au cercetat-o au aruncat vina înfrângerii pe seama lui de La Clue. Principalii vinovaţi ai acestui dezastru au fost cei care au plecat spre Cadix. Prin pleca rea lor, de La Clue a rămas doar cu ceva mai mult de jumătate din escadra sa, forţă insuficientă pentru a putea câştiga bătălia. Scuza celor cinci comandanţi de navă că n-au înţeles semnalizările făcute de nava şefului de escadră reprezintă de fapt o autoacuzare, întrucât nu era permis unor ofiţeri de marină să nu descifreze nişte semnale. Vina aceasta, în fond, nu este numai a lor, ci şi a departamentului marinei în sarcina căruia cădea instruirea personalului.

Să vedem acum ce s-a întâmplat cu partea operaţiei ce s-a desfăşurat în nord. Conform planului Choiseul, din portul Brest trebuia să plece o escadră pentru a da sprijin direct debarcării în Anglia. Escadra franceză nu putea face însă nicio mişcare, deoarece în faţa portului staţionau 25 de nave engleze comandate de Hawke. În acest timp, în golful Morbihan, situat la sud de Brest, se adunase întreaga flotă de transport. Ea, la rândul ei, nu putea ieşi în larg până nu venea escadra de la Brest s-o protejeze. La 10 noiembrie izbucni pe ocean furtuna, datorită căreia Hawke fu nevoit să se refugieze la Torbay. Mareşalul de Conflans, un om cam la 75 de ani şi pe deasupra şi bolnav, comandantul escadrei franceze, profită totuşi de plecarea lui Hawke şi părăsi Brestul. Era în 14 noiembrie. Sub ordinele lui de Conflans erau 21 de nave de linie şi cinci fregate. Cunoscând valoarea reală a escadrei sale — unele nave erau într-o stare deplorabilă, iar echipajul era aproape total lipsit de antrenament — mareşalul spera să nu întâlnească în drumul său spre Morbihan nicio navă inamică. Până la 20 noiembrie nu se petrecu nimic. Ajuns însă în faţa micului golf Morbihan, mareşalul zări staţionând, chiar ia intrarea golfului, o mică divizie engleză ce supraveghea flota de transport franceză. Alarmată de fregatele de legătură, sosi rapid în ajutorul micii divizii şi restul escadrei engleze, adică 23 de nave de linie, astfel că Hawke dispunea în total de 27 de nave de linie şi şase fregate. Pentru a evita lupta, Conflans, cu navele sale dispuse în linie de şir având în cap nava-amiral „Soleil Royal", se angaja printre insuliţele şi stâncile numite Cardinali, situate în apropierea golfului. Timpul rău făcea ca navigaţia să fie foarte periculoasă în aceste locuri. Alegând o asemenea soluţie, nu lipsită de riscuri, Conflans a crezut că Hawke, necunoscător al locurilor, va ezita să-l urmărească. Spre surpriza mareşalului, amiralul englez porni în urmărirea escadrei franceze. Raţionamentul lui Hawke a fost foarte simplu: dacă francezii pot naviga pe o asemenea vreme şi în asemenea

ape, același lucru pot să-l facă și englezii, cu atât mai mult cu cât escadra lui Conflans, în faţă, le va arăta în permanenţă pe unde să meargă.

Ariergarda francezi fu prinsă din urmă și supusă tiru lui navelor adverse, care-i provocă pierderi grele. Din cele patru nave ale ariergardei două au fost scufundate și una capturată; cea de-a patra abia reuși să scape.

La venirea nopţii, pe o mare bântultă de furtună, francezii ca și englezii aruncară ancora fără a mai ţine seama că navele lor se amestecaseră. La ivirea zorilor, Hawke constată că două dintre navele sale se sfărâmaseră de stânci și că întreaga escadră era împrăștiată pe o mare întindere Amiralul englez răsuflă ușurat, când văzu că adversarul său nu mai avea decât nouă nave: sub comanda șefului de escadră Bauffremont, opt nave se îndreptară spre Rochefort, iar restul se îndreptară spre micul port Vilaine. „Soleil Royal" și „Héros", neputând intra în port, din cauza apei puţin adânci, fură incendiate de propriile echipaje, iar „Juste", care era grav avariat, fu scufundat la gura Loirei. Celelalte nave, care au reușit să intre în portul Vilaine, vor rămâne imobilizate acolo mai bine de doi ani și jumătate.

Bătălia de la Cardinali, sau de la Quiberon[32], după cum mai este cunoscută, a creat mari avantaje strategice flotei engleze în lupta pentru stăpânirea oceanului. După această bătălie, cercul în jurul Franţei se va strânge și mai mult. De la supravegherea coastei Franţei, navele engleze au trecut la desfiinţarea navigaţiei de cabotaj și a pescuitului de-a lungul întregului ţărm francez al Oceanului Atlantic.

În violenta lor confruntare pentru supremaţia mării, Anglia și Franţa s-au luptat nu numai în apropierea coastelor bătrânului continent, ci și la mii de mile distanţă, în colonii.

În ianuarie 1759, englezii încearcă să ia cu asalt Martinica, dar sunt respinși. În primăvara aceluiași an, însă englezii, cu forţe sporite, superioare celor din ianuarie, atacă și cuceresc Guadelupa, insulă situată la nord de Martinica. Vestea căderii insulei Guadelupa sosește în Franţa, ca toate știrile proaste, destul de repede. Versailles este în dilemă: debarcarea în Anglia sau recucerirea insulei pierdute. Învinge prima alternativă. Flota din Toulon este deci trimisă spre Marea Mânecii și, așa cum am văzut mai înainte, este sfărâmată la Lagos. Trei ani după pierderea insulei Guadelupa francezii înregistrează încă un eșec în Marea Caraibilor: englezii cuceresc Martinica (1762).

După anul 1750, francezii îşi consolidară stăpânirea în Canada. În același timp s-a desfășurat și acţiunea lor de înaintare spre regiunea fluviului Ohio. În cursul acestei înaintări au avut loc o serie de ciocniri, care au și constituit, de altfel, unul dintre motivele declanșării războiului dintre Anglia și Franţa. Scurt timp după începerea luptelor dintre cele două ţări, Ludovic al XV-lea trimite în Canada pe marchizul Louis de Montcalm, în calitate de comandant al trupelor terestre, pe cavalerul Lévis, viitorul mareșal, și pe Bougainville, marele explorator de mai târziu.

---

[32] Quiberon este un mic istm situat la intrarea nordică a golfului Morbihan.

Prin trimiterea acestor trei ofiţeri în Canada, regele Franţei spera, profitând de angajarea englezilor într-o serie de acţiuni diplomatice în Europa, să poată pune stăpânire pe o mare parte din coloniile Angliei pe continentul nord-american. Speranţele lui Ludovic al XV-lea, datorate celor două victorii repurtate de trupele sale în anii 1756 și 1757, păreau să se transforme în oarecare certitudine. În 1756, trupele franceze cuceriseră fortul Oswego, situat pe Ontario, iar un an mai târziu, înfrângând rezistenţa celor 2000 de englezi care apărau Fort-William-Henry, cuceresc acest important punct întărit ce controla o întinsă regiune. După cele două victorii, o escadră franceză, având ca misiune apărarea Louisville-ului, fu foarte aproape de o ciocnire cu o divizie engleză mult mai restrânsă ca număr.

Atacul nu avu loc din pricina tradiţionalei prudenţe impuse de departamentul marinei, dar și din cauza ravagiilor pe care tifosul le făcea printre membrii echipajelor.

În 1758, William Pitt, în sfârşit, stăpân pe destinele Angliei, începu elaborarea cu toată seriozitatea a unui grandios plan de atacare a Canadei din trei părţi. Pentru realizarea planului, W. Pitt intenţiona să conjuge atacul pe uscat cu o mare acţiune navală.

În lupta pentru Canada, Pitt conta pe o flotă formată din 36 de nave și pe un mare corp expediţionar. Principalii comandanţi ai englezilor erau Jeffrey Amherst, James Wolfe — stimat îndeosebi de Pitt —, Abercromby — ofiţer nu tocmai capabil — și amiralul Howe.

Primul atac englez fu dat la 8 iulie 1758. Conduși de Abercromby, englezii asaltară Ticonderoga, dar fură respinși. Pierderea luptei de la 8 iulie nu descurajă însă pe englezi. În lunile care au urmat, respectând neabătuţi planul lor de acţiune, atacară și cuceriră forturile Frontenac și Duquesne și puternica bază Louisville.

După cucerirea acestor obiective, francezii pierdură în întregime legătura cu Louisiana, iar Montrealul rămase complet descoperit. Francezii erau inferiori englezilor și din punct de vedere numeric. În timp ce armata engleză număra aproape 60.000 de oameni, francezii mai aveau la dispoziţie doar vreo 10.000 de oameni. Ca să poată rezista Montcalm ar fi avut nevoie urgentă de ajutoare. Pentru a le obţine mai repede îl trimise în Franţa pe Bougainville. Versailles, ocupat cu pregătirile în vederea debarcării în Anglia, nu dădu nicio urmare cererilor lui Montcalm.

În vara anului 1759, englezii declanșează o nouă ofensivă. Ea se scidează cu cucerirea Québecului, după un asediu de două luni și 12 zile. Referindu-se la situaţia dinaintea luptei, generalul victorios Wolfe a scris următoarele: „Montcalm este în fruntea unui mare număr de soldaţi răi, în timp ce eu comand un mic număi de buni soldaţi, care au ca singură dorinţă începerea bătăliei”[33]. Rândurile lui Wolfe, un omagiu la adresa adversarului său, nu au putut, desigur, îndulci în niciun fel amărăciunea celui învins.

---

[33] F. YORK POWELL et T.F. TOUT. p. 928.

Anul 1760 a adus Franţei o nouă și ultimă înfrângere în Canada: capitularea Montrealului în ziua de 8 septembrie. Odată cu acest oraș, prin cele 55 de articole cât a cuprins actul capitulării semnat de marchizul de Vaudreuil, Franţa a pierdut „toată suprafaţa coloniei Canada”; acest fapt va avea mari consecinţe pentru expansiunea ei colonială și maritimă.

În sfârşit, o altă zonă geografică îndepărtată, unde s-au înfruntat Anglia și Franţa, a fost India.

După rechemarea lui Dupleix, locul său a fost luat de Godehe în calitate de director al companiei, și de marchizul de Bussy, ca șef al armatei. Acesta din urmă nu se putea bizui decât pe o armată formată din câteva sute de francezi și din câteva mii de dpay După plecarea lui Dupleix, până în 1758, Bussy a avut mai multe incidente cu șefii locali. Când a început războiul de șapte am, el s-a străduit să ajungă în relaţii mai bune cu ei, pentru a se putea apropia astfel de coastă, făcând în acest fel faţă mai bine unui eventual atac englez. Cu toate măsurile luate, Robert Clive bate, în iunie 1757, la Plassoy, armata lui de Bussy, obţinind o victorie cure a fost decisivă pentru soarta viitoare a Indiei.

Un an după bătălia de la Plassey, în iunie 1758, soseşte în India noul guvernator francez, contele Lally, baron de Tollendal. Irlandez de origine, Comandant al flotei franceze din India era contele d’Aché, care avea sub ordinele sale doar zece nave de linie, aparţinând regelui și Companiei, plus câteva fregate. Randamentul foarte slab al acestei mici flote era cauzat de navele slabe și deteriorate, de echipajele insuficient instruite și de lipsa de baze navale în aceste condiţii englezii, având în faţa lor un adversar cu forţe de uscat şi navale reduse și fără o valoare combativă prea mare, vor cuceri cu destulă uşurinţă teritoriile deţinute de francezi în India, constrângându-l pe Lally-Tollendal să semneze capitularea din 1761.

După 1760, Choiseul, dându-și seama de eșecul acţiunilor întreprinse în vederea înclinării balanţei victoriei de partea Franţei, eșec agravat și de pierderea multor colonii, face primii pași în vederea negocierilor de pace cu Anglia. Propunerile de pace ale ministrului francez sunt prost primite de W. Pltt, omul care nu se mulţumește cu jumătăţi de măsură. Pitt nu admite să trateze cu Franţa înainte de totala ei anihilare maritimă și colonială. Pentru a forţa mina Angliei, guvernul francez semnează cu Spania pactul de familie — august 1761. Anglia, dovedind că nu se teme de această alianţă, de clară Spaniei război în 1762 și trece imediat la acţiune. Ocupă Havana în Marea Caraibilor și Manilla în Filipine. Totodată capturează o mare pradă de război. În plină ofensivă antispaniolă, bătăiosul Pitt, despre care Frederic al II-lea a spus că este „cel mai bun cap al Angliei”. A fost constrâns să părăsească înaltul post pe care îl deţinea. După plecarea lui, Anglia, poate și pentru faptul că obţinuse mai mult decât sperase, se arată mai conciliantă faţă de Franţa, acceptând să trateze cu ea condiţiile viitoarei păci.

Tratatul de pace fu semnat la 10 februarie 1763, la Paris, în paginile lui fiind înserate o serie de clauze deosebit de importante privind teritoriile coloniale. Astfel, Franţa renunţă la Canada și Senegal. Fluviul Mississippi este fixat ca graniţă între Louisiana și coloniile engleze. Florida este luată de englezi în schimbul Cubei și

Manillei restituite Spaniei. Anglia își întărește poziţiile în Mediterană prin ocuparea insulei Minorca. În India francezii reprimesc Pondichery, dar se angajează să nu aducă aici trupe sau să ridice fortificaţii; în schimb, influenţa Londrei asupra celor mai mulţi dintre principii locali este recunoscută ca atare, fapt ce va avea mari consecinţe într-un viitor nu prea îndepărtat cu un cuvânt, tratatul de pace de la Paris a creat Angliei posibilităţi nelimitate de hegemonie maritimă, comercială și colonială, elputând fi considerat ca un fel de act de naștere al Imperiului britanic.

Războiul de independenţă a coloniilor americane; coloniile în preajma războiului

După tratatul de la Paris — 1763 —, evoluţia istorică din regiunea Atlanticului de nord a fost marcată de criza profundă care a cuprins Anglia și coloniile sale din America de Nord. Aceasta criză va duce, în 1775, la declanșarea unei rebeliuni a coloniilor împotriva metropolei.

După cum s-a arătat, participarea Angliei la marile conflicte continentale — războiul de succesiune la tro nul Austriei și războiul de șapte ani — s-a făcut mai ales bănește, prin acordarea de largi subsidii prinţilor germani în frunte cu regele Prusiei, Frederic al II-lea. La aceste subsidii s-au adăugat apoi marile cheltuieli necesitate în anii 1756 — 1763 de efortul militar și maritim depus de Anglia pentru cucerirea principalelor posesiuni ale imperiului colonial francez. După unele date, numai războiul de șapte ani a ridicat datoria naţională a Angliei de la 75.000.000 de lire sterline la 147.000.000 de lire sterline. Pentru rezolvarea acestor grave probleme financiare, una dintre soluţiile adoptate a fost ca la plata datoriilor asumate în anii de război să participe și coloniile americane ale Angliei (întemeiate în secolul al XVII-lea și la începutul secolului al XVIII-lea).

Guvernul britanic motiva această soluţie pe baza considerentului că unul dintre obiectivele principale ale războiului de șapte ani l-au constituit coloniile. Această hotărâre a declanșat însă imediat o criză între metropolă și cele 13 colonii, criză care s-a transformat — după 12 ani — într-o răscoală deschisă a coloniilor. Mai trebuie apoi menţionat că în raporturile dintre metropolă și colonii existau și fricţiuni mai vechi, generate de aplicarea prea drastică a teoriei mercantiliste. Anglia considera Imperiul britanic ca un tot care trebuia condus, nu numai politic, ci mai ales și economic, de metropolă și pentru metropolă. De bunăstarea metropolei — se susţinea la Londra — depindea prosperitatea întregului imperiu.

În secolul al XVIII-lea, coloniile engleze din America de Nord au înregistrat progrese sensibile pe planul dezvoltării economice-politice. Această dezvoltare întâmpinase însă o serie de dificultăţi, din cauza sistemului practicat de metropolă, care urmărea să facă din colonii simple pieţe de desfacere. Astfel, pentru a ţine coloniile într-o accentuată stare de dependenţă faţă de metropolă, Londra a luat de-a lungul anilor o serie de măsuri care loveau în manufacturile apărute în colonii. cu toate acestea, unele ramuri industriale, mai ales metalurgia fierului și construcţiile navale, înregistraseră – în pofida politicii economice a metropolei —

progrese evidente. După unele date statistice ale vremii, coloniile engleze americane produceau, după anul 1750, mai mult fier decât întreaga Anglie, iar în anul 1775, din totalul navelor de transport britanice înregistrate la amiralitate 30% fuseseră construite în America. Un remarcabil progres se constată și în sectorul comerţ, care aducea veniturile cele mai mari: între anii 1700 și 1744, volumul acestuia aproape se dublase. Pentru a opri progresul economic al coloniilor și, în același timp, pentru a-și rezolva propriile dificultăţi financiare generate, așa cum am văzut, de războiul de șapte ani, guvernul englez a luat o serie de măsuri, care loveau în interesele coloniștilor. Astfel, întreţinerea pe teritoriul coloniilor a 10.000 de soldaţi englezi, întreţinere evaluată la 360.000 de lire anual, trebuia să fie plătită în parte (o treime) de contribuabilii din colonii. S-au promulgat deci noi legi de impozite indirecte: în 1764 *Sugar Act* — legea zahărului, care lovea în comerţul cu zahăr și cu rom, iar în 1765 *Stamp* Act — legea timbrului, care însemna, de fapt, obligativitatea plăţii unei taxe pentru orice tranzacţie. În 1766 urmează reînnoirea interdicţiei coloniilor de a transporta mărfurile lor altundeva decât în Anglia sau în ţările situate la sud de capul Finisterre. Pentru impunerea acestei hotărâri sunt trimiși în America va meși englezi și nave pentru paza coastelor și sunt înființate instanţe judecătorești speciale numite viceamitalităţi, patru la număr, în orașele-porturi Boston, Charles ton, Halifax și Philadelphia.

Măsurile luate de Londra au dus la acţiuni de rezistenţă din partea coloniștilor. În mai 1765, sub impulsul avocatului Patrick Henry din Virginia, se votează *Rezo luţia din Virginia,* un fel de program de revendicări, care a avut un mare răsunet.

Scurt timp după acest eveniment, negustorii din colonii organizează un mare boicot al mărfurilor engleze, iar muncitorii grupaţi în asociaţii denumite Sons *of Liberty* (Fiii libertăţii) declanșează o adevărată ofensivă împotriva e legii timbrului. Care determină Londra să o abroge în 1766. În 1770, guvernul englez face noi concesiuni, refuzând însă să desființeze taxa pe ceai, fapt care va crea mari complicaţii. Astfel, în 1773, un grup de tineri americani, deghizaţi în indieni, s-a suit în portul Boston pe punţile unor nave englezești, încărcate cu ceai și au aruncat încărcătura în mare. Ca răspuns, autorităţile engleze au închis portul Boston, iar colonia Massachusetts fu supusă unui regim de ocupaţie militară, conform legii răscoalelor — *Mutiny Act* — datând din 1765.

Coloniile răspunseră regimului de ocupaţie militară prin convocarea unui Congres la Philadelphia, la 5 septembrie 1774, care adoptă mai întâi o declaraţie a drepturilor, hotărând apoi, la 20 octombrie, înființarea unei *Asociaţii continentale,* ce avea drept scop principal boi cotarea economică completă a Angliei.

O ciocnire armată între colonii și metropolă, părea inevitabilă. Unii însă, ca Benjamin Franklin și William Pitt, erau pentru soluţionarea pașnică a conflictului. Cei doi oameni politici, s-au întâlnit în 1774, la Londra, pentru negocieri, și au ajuns la concluzia că imperiul colonial englez are o structură depășită și că el ar trebui – pentru aplanarea tuturor conflictelor prezente sau viitoare — să se transforme într-un imperiu federativ, în care fiecare stat să fie egal cu celelalte. Depunerea de către Wlllam Pitt, la începutul anului 1775, a proiectului de lege *Conciliatory* Act n-a avut

succes: Camera Lorzilor îl respinse la 1 februarie 1775. Declanșarea războiului era o chestiune de câteva luni. El a izbucnit în aprilie același an, cu ciocnirea care a avut loc la Lexington.

După Lexington, la 10 mai 1775, se ţinu la Philadelphia cel de-al doilea Congres continental, unde reprezentanţii coloniilor, după ce au analizat situaţia forţelor lor militare, slabe în comparaţie cu cele ale Angliei, puseră în discuţie problema alianţelor. După o trecere în revistă a statelor care ar putea să-i sprijine, privirile lor se îndreptară asupra Franţei și Spaniei, ţări inamice ale Angliei în războiul de șapte ani și care așteptau prilejul de revanșă. Memoriul înaintat de Choiseul lui Ludovic al XV-lea, în 1765, este deosebit de grăitor în acest sens: „Anglia — scria ministrul francez — este inamica declarată a puterii Voastre și a statului Vostru; ea va fi așa întotdeauna. Aviditatea ei în comerţ, tonul arogant pe care îl ia în afacerile internaţionale, invidia ei faţă de puterea Voastră și mai mult decât aceasta, în teresele particulare ale diferitelor cabale care, rând pe rând, o guvernează, trebuie să vă facă să aveţi în vedere că vor trece încă secole, înainte de a putea stabili o pace durabilă cu acest stat care vizează supremaţia în cele patru colţuri ale lumii”[34].

Franţa, interesată în slăbirea inamicului ei traditional, Anglia, a urmărit cu mare interes desfășurarea evenimentelor din coloniile engleze din America. În caz că cele 13 colonii ar fi trecut la o acţiune de desprin dere de metropolă și ar fi devenit independente. Franţa ar fi putut trece la ajutorarea lor directă și substanţială.

Într-o asemenea situaţie, regele Franţei ar fi sprijinit un stat independent și nu pe niște insurgenţi ridicaţi împotriva propriului lor suveran. La 4 iulie 1776, Congresul de la Philadelphia votând Declaraţia de independenţă, redactata de Thomas Jefferson, prin care coloniile deveneau un stat de sine stătător, s-au creat premisele internaţionale în cadrul cărora Franţa putea să ajute tânăra ţară americană în lupta ei împotriva An gliei. De altfel, încă de la 2 mai 1776, Ludovic al XVI-lea, ascultând sfaturile ministrului său de externe, Vergennes — ce sprijinise de la bun început cererile de ajutor formulate de Silas Deane, trimisul american, aprobă o subvenţie de 1.000.000 de livre cu care să se cumpere arme, muniţii și echipament militar. În același an, datorită acţiunii diplomatice a Franţei, Spania acordă și ea o subvenţie insurgenţilor tot de 1.000.000 de livre. Ajutorul financiar acordat de Carol al III-lea, regele Spaniei, insurgenţilor trebuia să le parvină coloniștilor pe o cale ocolită, prin intermediul regelui Franţei, care, în mod formal, primea subvenţia, urmând să o utilizeze cum va credo de cuviinţă. Carol al III-lea a folosit un asemenea procedeu, deoarece și Spania avea colonii în America și el nu dorea în niciun chip să apară în ochii locuitorilor din coloniile spaniole ca sprijinitor al unei lupte de eliberare de sub dominaţia colonială. La rândul său, nici Ludovic al XV-lea n-a dat direct cele 2.000.000 insurgenţilor, ci prin intermediul unei societăţi fantome denumită „Rodriguez Hortalez and Company” și condusă de scriitorul Beaumarchais. Cu cele 2.000.000 de livre Beaumarchais a cumpărat 300.000 de

---

[34] L NICOLAS, p. 242.

livre praf de pușcă, 30.000 de puști, 3.000 de corturi, 200 de tunuri, 27 de mortiere, 10.000 de ghiulele, 13.000 de bombe, echipament pentru 30.000 de soldaţi, plus diferite materiale necesare pentru armarea a opt nave.

La 6 februarie 1778, datorită eforturilor marelui savant Benjamin Franklin, devenit ambasador al Statelor Unite în Franţa, fu semnat ia Paris tratatul de alianţă francoamerican. Cu câteva luni înainte avusese loc prima mare victorie repurtată de americani: capitularea garnizoanei engleze la Saratoga. Articolele tratatului prevedeau că niciuna dintre părţi nu va încheia armistiţiu sau pace separată și nici nu va depune armele înainte de dobândirea definitivă a independenţei Statelor Unite. Franţa declara, de asemenea, că renunţă la Canada; în schimbul acestei renunţări, Statele Unite garantau Franţei posesiunile ei prezente și, eventual, și pe cele viitoare din emisfera americană.

Paralel cu tratativele franco-americane, Parisul a avut convorbiri laborioase cu Spania în vederea încheierii unui tratat de alianţă. Pentru a face faţă flotei britanice, Fran ţa, cu toată flota ei refăcută, avea neapărată nevoie de concursul flotei spaniole. La rândul ei, Spania, prin participarea la conflict, voia să contribuie la slăbirea Angliei, în speranţa că va putea reintra în posesiunea Gibraltarului și insulei Minorca. Cu toate acestea, ea nu dorea totuşi să apară în postura de aliată a unor insurgenţi. De aceea, înainte de a intra în război. Madridul a făcut o ultimă încercare de a obţine teritoriile revendicate pe cale pașnică și a început tratative secrete cu Anglia. La negocieri, în schimbul Gibraltarului și Minorcei, ministrul spaniol Floridablanca, oferi Angliei neutralitatea ţării sale. Londra, cu toate că se găsea într-o situaţie destul de grea, respinse oferta Madridului mai cu seamă din cauza pretenţiilor Spaniei cu privire la Gibraltar.

Refuzată de Anglia, Spania răspunse apelului mai vechi al Franţei și semnă cu aceasta din urmă tratatul de la Aranjuez, din 12 aprilie 1779. Prin tratat Spania se obliga să intre în război alături de Franţa. În schimbul acestei obligaţii, Franţa recunoștea revendicările spaniole în privinţa Gibraltarului, Minorcei și Floridei. În același timp. Franţa recunoștea dreptul Spaniei de a pescui în apele Terra Novei, statul francez angajându-se, totodată, să ofere concursul său pentru izgonirea Angliei din Honduras și chiar din Jamaica.

Marinele franceză și engleză în ajunul războiului coloniilor americane

După războiul de șapte ani, în Franţa s-au luat o serie de măsuri privind organizarea și refacerea marinei de război. Un rol deosebit au avut în acest sens: Choiseul Stainville și Choiseul-Pralins, Sartines și Castries.

Choiseul-Stainville, ofiţer, apoi diplomat la Roma și Viena, ajunge în 1758 ministru de externe, pentru ca din 1761 să conducă și departamentul marinei și războiului până în 1766. Vărul său, Choiseul-Pralins, l-a urmat în cea de-a doua funcţie, în 1766, ocupând-o până în 1770.

La semnarea tratatului de la Paris, Franţa mai dispu nea doar de 50 de nave de linie. În timpul războiului încheiat în anul 1763, marina de război franceză a pierdut

90 de nave scufundate sau capturate, dintre care 37 de nave de linie.

În vederea refacerii flotei de război, Choiseul-Stainville obţine credite în valoare de 18.000.000 de livre, cu scopul construirii a 15 nave de linie. El plănuia să mărească flota de război la 80 de nave le linie și 45 de fregate. Acest efort a fost continuat și de celălalt Choiseul, și, cu toate că amândoi s-au zbătut pentru rea lizarea cifrei propuse, în 1770, numărul navelor de linie era doar de 64.

S-au luat apoi măsuri pentru împrospătarea cadrelor, ofiţerii de marină bătrâni, precum și cei incompetenţi și nedisciplinaţi fiind înlăturaţi. S-au organizat, pentru instruirea ofiţerilor, o serie de cursuri: aritmetică, geometrie, trigonometrie, algebră, cu progresii și secţiuni conice, calcul diferenţial și integral, statică, hidrostatică, dinamică, mecanică, astronomie, navigaţie. Pentru ameliorarea asistenţei medicale la bord au fost înfiinţate școli de medicină navală la Brest, Toulon și Rochefort.

S-au construit bazine și ateliere de reparaţii pentru nave într-o serie de porturi, ca: Brest, Toulon, Lorient, Marsilia, Bordeaux, Bayonne.

Pentru mărirea potenţialului de luptă al flotei și pentru operaţii combinate terestre și navale a fost creat un corp de infanterie și artilerie marină ambarcat pe nave.

Cu toate aceste măsuri, în marina franceză existau serioase carenţe. Dacă s-au acordat credite pentru construcţii navale și pentru școli, în schimb pentru instrucţia şi antrenamentul pe mare al ofiţerilor și echipajelor s-a cheltuit foarte puţin. După multe stăruinţe, abia în 1772 a început să funcţioneze în golful Gasconiei doar trei luni pe an o „escadră de evoluţii", pentru instrucţia în formaţie a comandanţilor de navă, a ofiţerilor și echipajelor.

O activitate pozitivă a avut-o și Sartines, secretar de stat de marină între anii 1774 și 1780. Acesta, deși ignorant în ale mării — a fost locotenent general de poliţie — a știut să-şi aleagă colaboratori competenţi cum a fost Fleurieu, de meserie ofiţer de marină și care a adus importante contribuţii în determinarea longitudinii. Prin ordonanţa din 1776, Sartines a reluat punerea în aplicare a principiilor lui Choiseul. La sfârșitul administraţiei sale, în 1780, flota franceză avea gata de luptă: 79 de vase de linie, 86 de fregate și 174 de nave mai mici.

Activitatea de redresare a marinei franceze s-a lovit de unele dificultăţi legate de un decalaj considerabil între pregătirea teoretică și pregătirea practică a ofiţerilor de marină. Aceștia preferau exerciţiilor pe mare, studiul excesiv al matematicii și astronomiei cu tot ceea ce aceste discipline aveau mai abstract. Adversarii lor, englezii, vădeau în schimb preferinţe contrarii, legate de pregăti rea practică în condiţii apropiate celor de luptă. Bătăliile navale care au urmat atât în timpul războiului american, cât și în timpul războaielor revoluţiei și imperiului au dovedit pregătirea marinărească și de luptă mult superioară a ofiţerilor de marină englezi faţă de cei francezi.

Pe de altă parte, în corpul ofiţerilor de marină francezi exista o mare animozitate între ofiţerii numiţi „roșii", proveniţi din aristocraţie și care exercitau funcţiile de comandament, și ofiţerii „albaștri", proveniţi din burghezie și care aveau funcţii subalterne. Ofiţerii „albaștri", erau, în general, mai bine pregătiţi practic, deoarece

cei mai mulţi lucraseră pe navele Companiei Indiilor, cu care au avut prilejul să facă lungi călătorii pe mare.

Situaţia corpului ofiţerilor francezi se mai complica și cu existenţa unei a treia categorii, ofiţerii numiţi „marchands”, care nu aveau dreptul să poarte uniformă și care încadrau navele corsar. Când ofiţerii „roșii” și o parte din cei „albaștri” au emigrat în timpul revoluţiei, o fiţerii „marchands” au fost chemaţi în masă să-i înlocuiască. Ei însă nu s-au putut măsura cu ofiţerii de marină englezi care aveau practica îndelungată a bătăliei navale în escadre, perfect organizate și sincronizate, ca instrumente de luptă.

Marina engleză, la începutul războiului coloniilor americane, era superioară marinelor franceză și spaniolă la un loc. Astfel, Anglia a intrat în război cu 150 de vase de linie, faţă la cele 79 ale Franţei și 60 ale Spaniei. Apoi, echipajele engleze erau mult superioare atât în privinţa antrenamentului pe mare, cât și în privinţa instrucţiei de luptă. Echipajele spaniole, mai ales, erau de o valoare foarte scăzută, astfel că aportul celor 60 de nave de linie ale regelui Spaniei a fost aproape nul, greul războiului pe mare ducându-l marina franceză[35].

Referitor la ofiţeri, desigur că și în cazul Angliei, aristocraţia furniza un mare număr de ofiţeri de marină. Totuși, spre deosebire de ceea ce se petrecea în Franţa cu ofiţerii „roșii”, care monopolizau toate funcţiile de comandament, în Anglia promovarea cadrelor în posturile cele mai înalte ale marinei se făcea aproape exclusiv pe bază de capacitate. De pildă, Nelson, fiul unui simplu pastor de ţară, a fost avansat în cele mai înalte grade[36].

Apoi disciplina și principiul subordonării faţă de „spiritul de echipă” erau foarte puternice în marina engleză, spre deosebire de cea franceză, unde comandanţii de navă erau foarte individualiști, preocupaţi de propriile lor succese și nu de acelea ale formaţiei sau escadrei de luptă din care făceau parte. Ofiţerii de marină englezi arătau apoi mult spirit ofensiv și agresivitate, ceea ce le crea în timpul luptei situaţii mult superioare faţă de cei francezi, preocupaţi mai mult de defensivă.

O lucrare de curând publicată de un istoric englez al marinei relevă unii dintre factorii care au determinat superioritatea personalului de pe navele de război britanice. Astfel concepţia care a dus la crearea armatei „nou lui model” de către Cromwell, în timpul revoluţiei burgheze a fost extinsă și la marină. „Noul model” a în semnat o armată disciplinată, bine instruită, în care totul era subordonat îndeplinirii, în condiţii optime, a misiuni lor de luptă, o armată în care soldaţii și ofiţerii aveau, în permanenţa, în vedere, victoria ca rezultat al eforturilor colective și nu al unor acte individuale. În perioada războaielor anglo-olandeze și apoi în deceniile următoare, mai ales sub domnia lui Wilhelm al III-lea de Orania, acţiunea de organizare a marinei de război, conform spiritului „noului model”, a fost continuată și dezvoltată. Sec torul administrativ al marinei a dobândit, de

---

[35] OLIVER WILLIAM STEVENS et ALEAN WESTEOTT, p.212.

[36] *Ibidem.*

asemenea, o mare importanţă datorită fondurilor bănești considera bile care erau în gestiunea serviciilor sale. Aceste mari sume de bani puse la dispoziţia marinei se explică prin principiile care stăteau la baza sistemului fiscal englez, principii ce excludeau scutirea de impozite a averilor membrilor clasei dominante. Banii erau folosiţi la construcţiile navale, la echiparea vaselor, la alimentaţia mai consistentă și la o salarizare mai substanţială a echipaje lor. În timpul guvernării sale, Cromwell atrăsese de alt fel atenţia că o rezolvare satisfăcătoare a problemei personalului de marină nu se poate obţine decât printr-o salarizare cât mai bună. Se adăugau apoi și posibilităţile de îmbogăţire care se ofereau celor încadraţi în echipa jele escadrelor angajate în expediţii maritimo-coloniale.

Observăm deci că, prin măsurile enumerate mai sus, guvernul și burghezia britanică s-au dotat cu un instrument de luptă de primul ordin, capabil să servească în condiţii cât mai eficiente politica de expansiune maritimă și comercială a Angliei.

În sfârșit, un alt element de superioritate al marinei engleze, decisiv în purtarea războiului, a fost unitatea de comandament, asigurată de amiralitatea din Londra asupra tuturor escadrelor sale. Spre deosebire de englezi, francezii și spaniolii nu au izbutit să realizeze un comandament unificat al flotelor lor. Aceasta le-a creat o situa ţie de evidentă inferioritate faţă de flota britanică, accentuată și de slaba calitate a materialului naval spaniol.

Desfășurarea războiului

După tratatul de la Paris din 1763, în afară de măsurile de reorganizare ale marinei franceze, s-au elaborat numeroase planuri de operaţii împotriva Angliei, miniștrii și amiralii francezi dorind o revanșă cât mai grabnică după pierderea războiului de șapte ani. Dintre acestea reţinem, în primul rând, cele două planuri ale contelui de Broglie, din 1765 și 1777. În cele ce urmează ne vom ocupa pe scurt doar de planul din 1777, care era cel mai interesant și totodată, din punct de vedere cronologic, cel mai apropiat de data intrării Franţei în războiul coloniilor americane.

În esenţă, al doilea plan al contelui de Broglie preconiza evitarea fărâmiţării forţelor, concentrarea flotei franceze, chiar de la începutul războiului, pentru forţarea unei bătălii navale pe coastele engleze, unde un puternic corp de trupe urma să fie debarcat cu sprijinul flotelor reunite: franceză și spaniolă. Conform planului, flota spaniolă urma să atace Gibraltarul și Jamaica pentru a imobiliza în cele două puncte o parte din flota engleză (circa 35 de nave). Spaniolii trebuiau, de asemenea, să şi muleze pregătiri în vederea unei debarcări în Irlanda pentru a atrage la capul Finisterre alte forţe engleze (15 nave). Flota franceză, la rândul ei, avea sarcina să detașeze o escadră de zece nave spre a ataca Balearele, urmând apoi să se deplaseze pentru a acţiona în Oceanul Indian. Acţiunea principală urma să aibă loc în Marea Mânecii. Ea trebuia să fie dusă exclusiv de flota franceză, care, datorită operaţiilor de diversiune menţionate mai sus, n-ar fi avut în faţa celor 40 de vase de linie ale sale decât 45 de vase engleze de categorie corespunzătoare. Totodată, armata de uscat, disponibilă în întregul ei, de oarece

pe continent era liniște, urma să fie gata de debarcare în Anglia.

Trebuie însă precizat următorul fapt: contele de Broglie era doar diplomat, care lucra în vestitul serviciu *„Secret du roi”.* El nu avea nicio calitate să impună pla nul său secretariatului de stat al marinei, care, din nefericire, nu întocmise prin statul său major niciun plan.

În mai-decembrie 1778, de Fleurieu, Directorul porturilor și arsenalelor constatând superioritatea numerică franco-spaniolă (90 de vase de linie aliate faţă de 72 de vase de linie engleze), din apele europene, a considerat că, în sfârșit, se impune elaborarea unor planuri de luptă. O dată întocmite, acestea n-au prevăzut acţiunile principale. S-au făcut doar unele pregătiri pentru imobilizarea escadrelor engleze în Antile, la Gibraltar, în Oceanul Atlantic și în Oceanul Indian, deci în spiritul recomandări lor lui de Broglie. Pentru escadra de la Brest, destinată să dea lovitura principală, obiectivele de luptă erau rău definite și confuze. La toate acestea se mai adăuga și dificultăţile legate de considerente de politică externă. Astfel, Spania, așa cum am văzut mai înainte, nu voia să se angajeze prea mult în conflict și, în plus, cerea un puternic sprijin naval francez pentru realizarea propriilor ei obiective de război: ocuparea Gibral tarului și a insulei Minorca. Erau apoi repetatele cereri de trupe, arme și provizii ale insurgenţilor americani care trebuiau satisfăcute. Din aceste cauze, concentrarea de forţe suficiente pentru o bătălie navală decisivă nu s-a putut face. Ca urmare, războiul naval început în 1778 a constat dintr-o serie de operaţii în diferite părţi ale imensului front ma citim din Atlantic, operaţii fără nicio legătură între ele, și care vădeau lipsa unităţii de concepţie în conducerea strategică a războiului.

În ceea ce privește strategia navală engleză, a avut și ea o serie de deficienţe serioase. Fără ele puterea maritimă a Franţei și Spaniei nu ar fi părut atât de redutabilă și nu ar fi pus atâtea probleme guvernului și amiralităţii din Londra. De la început, flota engleză ar fi trebuit să blocheze escadrele inamice din toate porturile, de la Brest până la Cadix. Această măsură i-ar fi lăsat amiralităţii engleze suficiente nave pentru a asigura aprovizionarea trupelor din America și pentru a urmări pe corsarii francezi și americani care tulburau căile de comunicaţie în Atlantic. De asemenea, amiralitatea ar fi dispus și de forţe suficiente pentru a împiedica sosirea pe teatrul de război american a escadrelor și trupelor franceze.

Această strategie foarte simplă și logică n-a fost însă urmată. Guvernul și amiralitatea de la Londra, în loc să opereze o concentrare puternică de forţe navale în largul coastelor Franţei și Spaniei, și-au complicat situaţia, luând măsuri ca să apere toate punctele îndepărtate ale imperiului unde pavilionul britanic era ameninţat. În felul acesta, flota engleză, cu toată superioritatea ei numerică absolută, se găsea împrăștiată pe un vast spaţiu geografic din Jamaica și America de Nord până la Calcutta. Dispersarea exagerată a forţelor navale britanice permitea escadrelor franceze să se deplaseze în voie în toate direcţiile, să aducă trupe și provizii în America. La rândul ei, dacă marina franceză ar fi fost mai judicios și mai energic comandată, ar fi putut face ca adversarul englez să plătească foarte scump marea eroare strategică comisă. În orice caz, și așa. Anglia a pierdut

războiul pentru coloniile sale din America de Nord.

În anul 1778, statul-major naval francez a dat următoarele instrucţiuni de operaţii privind teatrul de război european: până la intrarea Spaniei în război, escadra din Brest va proteja traficul maritim în largul coastelor franceze, va fixa în Anglia maximum de forţe prin ameninţarea cu debarcarea și va crea în felul acesta diver siunea necesară ca escadra trimisă de la Toulon spre America, sub comanda amiralului d'Estaing, să se poată deplasa în voie. În același timp, la 10 iulie 1778, Ludovic al XVI-lea a dat ordin să se înceapă războiul de cursă împotriva comerţului maritim englez.

În cadrul diferitelor deplasări ale forţelor navale franceze, în ziua de 27 iulie 1778, la o distanţă de 100 mile marine vest-nord-vest de Ouessant (insulă stâncoasă în largul peninsulei Bretagne) escadra din Brest, formată din 27 de vase de linie, sub comanda bătrânului amiral d'Orvilliers în vârstă de 68 de ani, se întâlni cu escadra de 30 de vase, comandată de amiralul Augustus, conte de Keppel. A avut loc un duel de artilerie de câteva ore, în timpul căruia francezii au scăpat ocazia unei victorii, din cauză că divizia ducelui de Chartres n-a înţeles semnalul amiralului șef de executare a unei manevre de concentrare a escadrei franceze asupra unei părţi a formaţiei inamice. În ambele ţări, cei doi amirali comandanţi au fost învinuiţi de lipsă de iniţiativă și de îndrăzneală, iar lupta, nedecisă în fond, a fost privită ca o înfrângere.

În aprilie 1779, conform tratatului de la Aranjuez, amintit mai sus, a intrat și Spania în război. În lunile iunie și iulie 1779 se efectuă în largul portului La Corufia, din nordul Spaniei, o mare concentrare navală franco-spaniolă în vederea unei viitoare debarcări pe coasta engleză. Au fost organizate două corpuri de armată de de barcare, cu un efectiv de 20.000 de oameni fiecare. Flota de sprijin concentrată la La Corufia număra 66 de vase de linie cu aproape 5.000 de tunuri, în timp ce englezii dispuneau în Marea Mânecii doar de 38 de vase de linie cu 3.000 de tunuri. Operaţiile de concentrare ale flote lor aliate au durat foarte mult — șase săptămâni —, din care cauză escadra franceză, sosită prima la locul de întâlnire (10 iunie 1779), a trebuit să aștepte mai multe zile consumând o mare parte dintre provizii. Am văzut mai înainte că, în condiţiile din acele timpuri, când escadrele stăteau cu lunile în plină mare, problema proviziilor era decisivă. În timpul așteptării, scorbutul și variola au făcut ravagii printre echipajele franceze. Așadar, doi dintre factorii importanţi ai viitoarei operaţii: factorul om și factorul aprovizionare erau, încă înainte de declanșarea acţiunii, cu totul deficitari. Navele spaniole, care au ajuns încet la locul de adunare, erau într-o stare deplorabilă. Comandanţii și ofiţerii erau curajoși, bine pregătiţi teoretic — chiar savanţi în problemele de navigaţie și astronomie —, dar total lipsiţi de antrenamentul nece sar luptei pe mare. Echipajele erau incomplete, fără niciun fel de ardoare războinică, neinstruite, iar artileria ne pusă la punct.

În timp ce forţele franceze și spaniole se adunau cu mare încetineală, escadra engleză din Marea Mânecii s-a întărit, ajungând la 48 de vase de linie și 12 fregate, toate în bună stare, cu fundul dublat cu aramă pentru etanșetate; ofiţerii și marinarii

erau bine instruiţi. Din cauza aşteptării prelungite, s-a hotărât abandonarea planului de debarcare în Anglia şi separarea celor două escadre concentrate cu atâta greutate. La 14 septembrie 1779, una dintre escadre a ajuns la Brest şi a debarcat nu mai puţin de 8.000 de bolnavi.

Franţa şi Spania n-au abandonat totuşi proiectele de debarcare în Anglia. În 1781, când situaţia pe teatrul de război din Atlantic era în general favorabilă flotei france ze, s-a efectuat o nouă concentrare de forţe navale franco-spaniole, dar de astă dată la Cadix, sub comanda amiralilor Guichen şi Cordoba. Deşi escadrele reunite numărau 50 de nave faţă de cele 30 *de* nave engleze aduna te în baia de la Torbay, atacarea adversarului mult inferior ca număr nu a avut loc, din cauza ezitărilor amiralului spaniol Cordoba.

În sfârşit în 1782 are loc o a treia şi ultimă concentrare franco-spaniolă, tot la Cadix, amiralul francez Guichen punându-se sub ordinele aceluiaşi Cordoba. Rezultatul: O totală inacţiune în vreme ce englezii continuau să circule nestingheriţi în Marea Mânecii şi în golful Biscaya.

De altfel, lipsa de interes a Spaniei pentru debarcarea pe ţărmul englez era foarte explicabilă; obiectivele de război ale Madridului erau cu totul altele: reocuparea Gibraltarului şi a insulei Minorca. Astfel, încă din iulie 1779 spaniolii au asediat Gibraltarul pe uscat şi l-au blocat pe mare. În ianuarie 1780, escadra spaniolă de blocadă a fost distrusă de amiralul englez Rodney, care intră apoi în port şi aprovizionă cetatea. După plecarea lui Rodney, spaniolii au reluat blocada, dar eforturile lor au fost zadarnice, deoarece englezii izbuteau s-o străpungă oricând voiau şi să asigure astfel aprovizionarea garnizoanei asediate.

O problemă deosebit de importantă ridicata în timpul acestui război, mai ales în ceea ce priveşte traficul mari tim din mările ce înconjurau Europa, a fost problema neutralităţii mărilor.

Anglia, rupând cu uzanţele internaţionale, general ad mise, referitoare la drepturile neutrilor, a pretins lărgi rea noţiunii de contrabandă de război, extinzând-o la toa te materialele folosite pentru construcţia de nave şi chiar la grâne. O asemenea politică lovea în traficul maritim al statelor neparticipante la război. După o serie de nego cieri, în care Vergennes[37], ministrul de externe al Franţei, a avut un rol important, la 27 februarie 1780. Guvernul din Petersburg a propus statelor maritime o declaraţie cuprinzând în textul ei principiile enunţate de Vergennes, şi anume: navele neutre pot naviga liber dintr-un port în altul şi în lungul coastelor statelor aflate în război; pavilionul acoperă marfa cu excepţia contrabandei: denumirea de port „blocat" nu se dă decât aceluia supravegheat de o forţă navală aflată în larg. La 9 martie 1780, acestui act i-a urmat declaraţia neutralităţii armate, care a constituit embrionul ligii neutrilor şi la care au aderat Prusia, Rusia, Danemarca, Suedia, Olanda, Austria. Regatul Celor două Sicilii şi Portugalia.

---

[37] Charles Gravier, conte de Vergennes, renumit diplomat francez; În 1774 Ludovic al XVI-lea l-a numit ministru de externe.

Franţa şi Spania aflate în război au aprobat și ele prevederile declaraţiei.

Declaraţia neutralităţii armate nu s-a aplicat însă, rămânând doar un act pur formal. Anglia nu și-a modificat atitudinea faţă de navele neutre și a continuat să le captureze. A avut însă și ea mult de suferit de pe urma războiului de cursă în care s-a remarcat celebrul corsar american Paul Jones.

Paul John, supranumit Jones, s-a născut la 6 iulie 1747, la Kirkbean în Scoţia. La vârsta de 12 ani s-a angajat în marina comercială a coloniilor americane pe nave care făceau comerţ cu sclavi. În decembrie 1775 a intrat cu gradul de locotenent în marina de război a noului stat independent din America de Nord, participând cu mare îndrăzneală la războiul de cursă. Cu nava „Alfred" a făcut, în 1776, în numai șase săptămâni, 16 prize. A primit apoi de la francezi comanda navei „Bonhomme Richardu, dar a fost obligat să accepte asistenţa, în fapt supravegherea permanentă a navei „Alliance", comandată de căpitanul Landais. Acesta, invidios pe succesele lui Jones, nu numai că nu-l ajuta, dar îl bombarda când Jones se afla în luptă cu englezii. Cu noua sa navă, Jones captură, într-o singură lună, 26 de nave de comerţ inamice, iar la 23 septembrie 1779 reuși să pună mina, după o luptă foarte sângeroasă, pe nava „Serapis" mult mai puternică decât „Bonhomme Richard", care se și scufundă cu acest prilej. Ca recompensă pentru isprăvile sale. Ludovic al XVI-lea i-a oferit o spadă de onoare. După război Paul Jones se duce în Rusia, unde Ecaterina a II-a îi acordă gradul de contraamiral și-l pune la dispoziţia lui Potemkin, în calitate de comandant al escadrei din Marea Neagră. Conflictele cu Potemkin și primirea ostilă pe care i-o rezervă societatea înaltă din Saint-Petersburg, îl determină pe Paul Jones să părăsească Rusia și să se stabilească la Amsterdam. A încercat apoi, fără suc ces, să intre în serviciul Suediei, iar la 18 iulie 1792 a murit sărac la Paris. Figura sa a fost evocată de Fenimore Cooper în *Corsarul* și de A. Dumas în *Căpitanul Paul.*

La începutul anului 1778, cu toată victoria de la Saratoga, situaţia militară și politică a insurgenţilor americani continua să fie foarte critică; New York și Philadelphia erau tot în mâinile englezilor, iar trupele americane demoralizate, fără echipament și fără provizii trebuiau să facă faţă unei ierni foarte aspre. În asemenea condiţii, ajutorul direct din partea Franţei era indispensabil și urgent Principalul factor care trebuia să acţioneze în sprijinul americanilor era flota franceză în faţa căreia stăteau trei misiuni strategice principale: ajutorarea trupelor insurgenţilor, atacul și apărarea Antilelor, protejarea convoaielor proprii și atacarea celor inamice.

La 13 aprilie, o escadră de 12 vase de linie, comandată de d'Estaing, părăsea Toulonul pentru America. Misiunea escadrei era atacarea, prin surprindere, a forţelor navale engleze și distrugerea acestora, fapt care ar fi izolat trupele britanice de bazele de aprovizionare din metropolă și din Antile și ar fi permis astfel americanilor să ia ofensiva. În același timp, anihilarea forţelor navale engleze din America ar fi înlăturat și ameninţarea care plana asupra Antilelor franceze.

Escadra lui d'Estaing, încercă fără succes o debarcare lângă New York și participă la unele operaţii în Antile, fără însă să dovedească o combativitate prea mare, din cauza spiritului ezitant al comandantului. În august 1779, d'Estaing plănui

reîntoarcerea în Franţa. Navele îi erau în stare proastă și aveau la bord foarte mulţi bolnavi. Reîntoarcerea fu amânată, deoarece o armată engleză plecată din sud, după ce a străbătut Georgia și Carolina, ameninţa să cadă în spatele trupelor americane din Virginia. D'Estaing pregăti atunci o debarcare la Savannah, în Georgia, pentru a crea o diversiune în spatele englezilor. După câteva asalturi succesive, sprijinite și de pe mare, francezii nu izbutiră să ocupe Savannah. Grav rănit, d'Estaing ordonă în cele din urmă reîntoarcerea, care a fost deosebit de dificilă, din cauza unei furtuni care i-a împrăștiat navele.

Deși n-a înregistrat niciun succes major, prezenţa escadrei lui d'Estaing în apele americane a creat destule probleme englezilor, care adesea s-au văzut siliţi să mai slăbească presiunea asupra insurgenţilor. În plus, amiralitatea de la Londra mai avea dificultăţi și din cauza corsarilor americani care, în anul 1778, au capturat 559 nave comerciale engleze sau de altă naţionalitate, nave care efectuaseră transporturi pentru Anglia.

Una dintre misiunile importante ale marinei franceze în timpul războiului de independenţă al Americii a fost și aceea a asigurării unui trafic maritim regulat între metropolă și Antile. În aceste operaţii s-au remarcat mica formaţie a comandantului La Lotte-Picquet și escadra, special creată pentru escortare de convoaie, de sub ordinele amiralului Gulchen. Astfel, între 3 februarie și 22 martie 1780, Gulchen a asigurat traversarea unui mare convoi de 89 de nave. Ulterior amiralul francez se întâlni de trei ori în apele Antilelor cu escadra comandată de amiralul englez Rodney, fără însă ca vreunul dintre cei doi adversari să obţină decizia. Ultima întâlnire, din 17 aprilie 1780, a fost cea mai interesantă, din cauza intenţiei lui Rodney de a nu mai respecta vechile canoane de luptă, navă contra navă, ci de a rea liza o concentrare superioară de forţe asupra ariergărzii franceze. Amiralul englez a fost privat însă de o mare victorie, din cauză că semnalele date de el n-au fost interceptate corect de comandanţii în subordine, care de altfel nici nu concepeau că ar putea exista aba ieri de la vechile *Instrucţiuni de luptă.* A avut deci loc, și de data asta, obișnuitul angajament de artilerie pe linii de luptă paralele, terminat cu ruperea contactului.

Ciocnirile dintre Guichen și Rtxiney, din punct de vedere strategic, au fost în avantajul amiralului francez, deoarece i-au lăsat forţele intacte și deci apte să execute misiuni de escortă. Una dintre acestea, remarcabilă prin felul în care a fost îndeplinită, a fost escortarea unui mare convoi de 95 de nave din Antile până la Cadix, misiune soldată fără nicio navă pierdută.

Dar acţiunea de escortă cea mai reușită a fost protejarea trecerii peste ocean a corpului expediţionar comandant de Rochambeau, trimis de guvernul din Versailles, pentru a ușura situaţia critică a trupelor americane. Primul eșalon, de 86 de nave, având la bord 6.000 de soldaţi, a părăsit Brestul la începutul lunii mai 1780. Protecţia era asigurată de șapte vase de linie și de trei fregate. În faţa Bermudelor escorta respinse două miri escadre engleze. La 11 iulie 1780, corpul expediţionar fu debarcat în întregime la Rhode-Island, situat la nord-vest de New York. În așteptarea escadrei lui de Grasse, care trebuia să dea ajutor de pe mare,

Rochambeau trecu la organizarea apărării Newportului.

Cu venirea anului 1781 s-au elaborat de către secretariatul de stat pentru marină al Franţei planuri foarte ample care urmăreau, ca de obicei, realizarea unei concentrări de forţe franco-spaniole în Marea Minerii, în vederea unei debarcări în Anglia. Planurile mai prevedeau trimiterea unei puternice escadre în Antile, ca și o acţiune de diversiune în India. După cum se poate observa, Franţa elaborase o vastă strategie maritimă, acoperind o parte importantă a planetei noastre.

Conform acestor planuri, în februarie 1781 a fost pregătită la Brest o puternică escadră formată din 26 de nave de linie, trei fregate și două cutere. Escadra, pusă sub comanda contelui de Grasse, a plecat în Antile la 22 martie. Ea a asigurat traversada unui mare convoi de peste o sută de nave comerciale, în numai 37 de zile, performanţă deosebită pentru acea vreme, mai ales că era vorba de o mare formaţie navală. Cu escadra lui de Grasse a plecat și divizia lui Suffren, care la 29 martie se va despărţi de grosul flotei, plecând spre India; acolo divizia va susţine o serie de bătălii care îl vor face cele bru pe amiralul ei.

În același timp mai trebuie subliniat că anul 1781 a văzut și o perfecţionare a sistemului convoaielor, traficul dintre Franţa și Antile fiind, în general, bine protejat Datele statistice privind volumul comerţului francez cu Antilele arată cu prisosinţă acest fapt: 323.000.000 de livre în 1756 — 1763, 725.000.000 în 1765 — 1776, 684.000.000 de livre în 1777 — 1783, această din urmă cifră dovedind eficacitatea sistemului convoaielor care a făcut ca pierderile să nu fie prea sensibile. Desigur, au existat și unele neajunsuri La 10 decembrie 1781, spre exemplu, 150 de nave care transportau un corp de 5.000 de oameni necesari escadrei lui de Grasse pentru atacul Jamaidi, au fost împrăștiate de flota britanică și de furtună în largul insulei Ouessant; în genere însă, aceste cazuri au fost rare.

Comparativ cu pierderile franceze, englezii au avut pierderi mult mai mari de nave comerciale. În perioada 1776 — 1783, ei au pierdut 2.500 de nave, nereușind să captureze decât 1.000 de nave franceze. Marina de război britanică avea, după cum am mai arătat, prea multe misiuni și nu putea din această cauză să acţioneze cu toată eficacitatea împotriva traficului adversarului. Escadrele franceze, în general, izbuteau să ţină în șah escadrele engleze, care aveau ca obiectiv atacarea marilor convoaie dirijate spre America. Francezii dispuneau apoi și de formaţii de nave rapide care, uneori, dădeau lovituri serioase adversarului. Astfel, de pildă, la 2 mai 1781, comandantul La Motte-Picquet a interceptat un convoi care venea din Antile în Anglia. Deși nu avea decât șase nave, comandantul francez a reușit să captureze 22 de nave de comerţ britanice pe care le-a adus la Brest.

Toate aceste cifre și fapte sunt mai mult decât semnificative. Datorită marinei sale reorganizate după 1763. Franţa a reușit ca în timpul războiului din 1778 — 1783 să menţină active marile sale linii de comunicaţie maritimă, silind, în același timp, pe englezi să-și disperseze forţele.

Pe teatrul de război al coloniilor americane a avut loc în anul 1781 o serie de operaţii combinate, terestre și navale care au culminat cu victoria decisivă de la Yorktown. Un rol determinant în obţinerea acestei victorii l-a avut escadra de la

Brest, cea mai puternică forţă navală trimisa de francezi peste ocean.

Înaintea bătăliei de la Yorktown un important corp englez, sub comanda generalului Cornwallis, venind din Carolina de sud, a reușit să facă joncţiunea cu un altul pe ţărmul golfului Chesapeake. La 1 august 1780, Corn wall Is, comandantul celor două corpuri reunite, era instalat în Yorktown. Grosul forţelor americane se afla la West Point, supraveghind New York-ul. Corpul expediţionar francez al lui Rochambeau era în poziţie de aşteptare la Rhode Island, în timp ce escadra lui de Grasse plutea încă în Marca Caraibilor. În apropierea locului unde, după toate aparenţele, urma să se desfășoare bătălia, francezii dispuneau de forţe navale reduse, cu totul insuficiente pentru a forţa intrarea în Chesapeake. Din această cauză. Washington se arăta, în 1781, destul de pesimist asupra viitorului operaţiilor, considerând că pentru obţinerea victoriei era nevoie de trupe americane și de un mare număr de nave de luptă.

Totuși, pentru a nu lăsa ca iniţiativa să treacă cu totul în mina inamicului, Washington și Rochambeau au plă nuit o operaţie împotriva New Yorkului. În acest sens, trupele lor au făcut joncţiunea pe malul fluviului Hudson. Între timp însă, amiralul de Grasse, aflând că în golful Chesapeake englezii nu aveau forţe superioare celor ale sale și sesizând că Virginia era ameninţată prin manevrele efectuate de trupele engleze, a făcut tot posibilul pentru a strânge trupe la San Domângo, gata să sprijine operaţiile din nord. Amiralul francez a reușit, de asemenea, să obţină bani de la spaniolii din Havana, pentru cumpărare de provizii și pentru plata soldaţilor. La 30 august, escadra comandată de de Grasse intră în golful Chesapeake. În această situaţie, Washington și Rochambeau au schimbat planul de luptă stabilit iniţial. Ei au lăsat o perdea de trupe în faţa New York-ului și cu grosul manevrară în așa fel, încât, la 6 septembrie 1781, stabiliră contactul cu escadra lui de Grasse. Între timp, la 21 august, navele franceze din faţa New York ului ridicară ancora și veniră cu proviziile și artileria corpului expediţionar francez. În felul acesta, în golful Chesapeake se găseau concentrate toate forţele terestre și navale aliate.

În Antile amiralul șef englez, Rodney, pare să nu-și fi dat seama că adversarul va trimite în America aproape totalitatea forţelor sale. Rodney se arăta mai degrabă preocupat să asigure sosirea, în bune condiţii, în la maica, a unui mare convoi. Acesta era convoiul care, după opinia engleză, a determinat înfrângerea decisivă de la Yorktown, susținând în momentul hotărî tot* importante forţe navale britanice de pe teatrul principal de operaţii din America. Astfel Rodney a ordonat subalternului său, Hood, să plece doar cu 14 nave spre Yorktown, iar el cu grosul escadrei s-a îndreptat spre Europa, pentru a proteja convoiul. Hood a executat ordinul și a ajuns la Chesapeake cu două zile înaintea lui de Grasse. Negăsind aici pe nimeni, Hood a plecat să facă joncţiunea cu o mică escadră alcătuită din cinci nave, staţionată în rada New Yorkului. La reîntoarcere însă, mare surpriză pentru Hood! Amiralul englez găsi concentrate la Chesapeake totalitatea forţelor navale franceze. Astfel, francezii reușiră îndeplinirea unuia dintre principalele deziderate ale strategiei: concentrarea maximă de forţe pe teatrul de operaţii cel mai important.

Angajamentul naval începu la 5 septembrie, continuând și în zilele următoare. De Grasse dispunea de 24 vase de linie, iar Graves, care luase în subordinele sale și escadra lui Hood, avea doar 19 vase de linie. Amiralul francez și-a propus să reţină escadra britanică suficient de mult timp pentru a permite unei mici escadre de la Newport să ajungă la Chesapeake. Lupta dintre cele două formaţii s-a dat pe linii aproximativ paralele, orientate de la vest la est, în apropiere de capul Henry, care măr ginea partea de sud a intrării în golful Chesapeake. Hood, care comanda cele șapte nave ale ariergărzii engleze, nu a intrat de loc în acţiune cu toate că Graves i-a semnalizat să ducă lupta „de aproape1. Hood a interpretat însă că semnalul iniţial, de linie de șir, continua să fie valabil și s-a comportat ca atare. Când Graves a repetat al doilea semnal — angajament „de aproape" – și Hood, în sfârșit l-a înţeles, a fost prea târziu. La apusul soarelui, englezii aveau 90 de morţi și 246 de răniţi, iar francezii 200 de oameni scoși din luptă. Mai multe nave engleze erau destul de serios avariate, iar una dintre ele, gata să se scufunde, a fost incendiată de propriu echipaj. Cele două escadre au continuat apoi să meargă spre est și pe linii paralele, la distanţă de trei mile una de alta. Timp de cinci zile, ele manevrară fără însă a se lupta. Graves avea prea multe avarii pentru a lua o iniţiativă, iar de Grasse era mulţumit că era lăsat în pace. În ziua de 11 septembrie însă, de Grasse intră în golful Chesapeake, unde găsi escadra franceză venită de la Newport. Numărul navelor franceze se ridică astfel la 36, ceea ce făcu pe Graves să abandoneze orice speranţă de a deveni stăpân la Chesapeake. El dădu ordin de reîntoarcere la New York, lăsând pe Cornwallis să facă faţă tirului combinat, tir de pe uscat și de pe apă. Supus bombardamentului tunurilor de pe navele lui de Grasse și presiunii trupelor comandate de Washington și Rochambeau, Cornwallis capitulă la 19 octombrie cu 6.000 de soldaţi, 1.500 de marinari, 160 de tunuri, 9 mortiere și 22 de drapele. Capitularea de la Yorktown a fost decisivă pentru mersul războiului. Dar tot așa de decisivă a fost și mai puţin spectaculoasa bătălie navală de la Chesapeake, care a premers-o. Caracterizând această bătălie, istoricul naval Reich a subliniat marea ei însemnătate din punctul de vedere al urmărilor: „Bătălia din largul capului Henry a avut efecte ulterioare mai importante decât efectele de la Waterloo. Aprecierea de mai sus e, fără îndoială, exagerată, dar în același timp ea subliniază în mod elocvent influenţa hotărâtoare pe care puterea navală o poate avea, adese ori, asupra unei campanii de uscat. În orice caz, într-un moment de criză al revoluţiei americane, marina de război franceză, tăind comunicaţiile engleze pe mare și ţinând la distanţă forţa navală a cărei misiune era să sprijine trupele de uscat britanice, a contribuit, în mod hotărâtor, la câștigarea războiului. A fost revanșa franceză pentru „umilinţele" din 1763.

După victoria de la Yorktown, francezii au plănuit o mare lovitură în Antilele engleze, prin lansarea unei operaţii combinate franco-spaniole împotriva Jamaicii, operaţie care a dus la celebra bătălie de la Saintes. Pentru ducerea la bun sfârșit a acestui plan era nevoie de un mare convoi, care trebuia să aducă din America provizii și o parte din trupele franceze rămase disponibile după bătălia de la Yorktown. Convoiul a fost însă împrăștiat de englezi la 10 noiembrie 1781. În

așteptarea convoiului, de Grasse a întreprins o serie de acţiuni împotriva Antilelor engleze. În ianuarie 1782, el a ocupat Saint-Christophe, dar a pierdut cu acest prilej oca ziua să distrugă escadra inamică mult inferioară a lui Hood. În acel moment, deGrasse avea 32 de nave, iar amiralul englez doar 22. Faptul a fost foarte important, deoarece, trei luni mai târziu, escadra lui Hood se va alătura navelor cu care Rodney va veni din Europa și astfel forţele navale engleze din Antile se vor ridica la 37 de nave de prim ordin, rapide și cu o artilerie foarte puternică.

În preziua bătăliei de la Saintes, deGrasse trebuia să se deplaseze la San Domingo pentru a face joncţiunea cu escadra spaniolă, realizând astfel o superioritate numerică. În același timp, amiralul francez avea sarcina să asigure protecţia unui mare convoi de 150 de nave cu trupe, muniţii și hrană care se îndrepta spre Jamaica. Obiectivul francezilor era cucerirea acestei insule, care era centrul puterii și al comerţului britanic în Antile. Baza escadrei lui de Grasse era Fort-Royal, azi Fort de France din Martinica. Interesant de amintit că, în acele zile, într-un discret pension religios cu vederea spre golf, învăţa o mică elevă, Josephine de la Pagerie, fiica unui locotenent de artilerie al garnizoanei locale, care după două decenii și ceva, va fi încoronată ca împărătească a francezilor.

Rodney, a cărui bază era la Santa Lucia, la 40 de mile distanţă de Martinica, supraveghea neobosit mișcările lui de Grasse; el avea ca principală misiune împiedicarea pregătirilor împotriva Jamaicii prin distrugerea forţelor navale franceze și a convoiului cu trupe.

Înainte de a vorbi despre bătălia de la Saintes se cuvine să spunem câteva cuvinte despre cel care va fi eroul ei, amiralul George Brydges Rodney, cel care a deschis o nouă pagină în strategia și tactica războiului pe mare. Amiralul englez, născut în perioada domniei lui George I (1718), era în ziua marii victorii din Antile un veteran a numeroase bătălii navale. A luptat sub comanda lui Hawke, apoi sub cea a lui Boscawen, participând la cucerirea Louisvllle-ului (Canada). În 1759 bombardează portul Le Havre și incendiază flotila adunată la gura Senei pentru debarcarea în Anglia. Trei ani mai târziu este șef de staţiune navală în Antile, cucerind Martinica, Santa Lucia și Granada. Urmează apoi ani de dizgraţie politică, cu jumătate de soldă şi cu încurcături financiare. Războiul coloniilor americane aduce re chemarea în activitate a amiralului dizgraţiat. Se remarcă mai întâi în luptele pentru Gibraltar, unde reuşește să aprovizioneze cetatea asediată. În același timp dă lovituri distrugătoare flotei spaniole. La Lungară capturează șapte nave din cele 11 câte avea escadra spaniolă surprinsă acolo. În anul 1780 este trimis în Antile, unde are o serie de angajamente cu escadra lui Guichen, de care am amintit. În 1781 boala îl silește să se înapoieze în Anglia. Va reveni în primăvara anului 1782 când, după capitularea lui Cornwallis de la Yorktown, lucrurile mergeau mai mult decât rău pentru forţele engleze din America.

Dar să vedem acum ce forţe vor arunca în luptă cei doi adversari în bătălia de la Saintes: Rodney dispunea de 36 de vase de linie, din care cinci cu trei punţi (trei aveau câte 98 de tunuri, iar două câte 90 de tunuri). De Grasse avea.30 de vase de linie, dintre care unul, Viile de Paris cu 104 tunuri, era socotit printre cele mai

mari ale timpului. Din compararea cifrelor, observăm că Rod ney avea mai mult cu șase vase decât de Grasse. În schimb, ca număr de piese de artilerie, diferenţa era mai mică, escadra engleză dispunând doar de 200 de tunuri în plus, adică echivalentul a două vase de trei punţi. Superioritatea artileristică a englezilor nu consta atât în numărul pieselor, cât în calitatea superioară a acestora. Tunurile engleze erau montate pe afete perfecţionate, care le dădea un câmp mai mare de tragere, astfel că francezii când treceau prin faţa bordurilor engleze erau expuși mai mult timp focurilor de artilerie. Apoi, englezii mai aveau în artileria lor și un mare număr de caronade, tunuri de mare calibru cu ţeava scurtă, pla sate pe punţile superioare și care lansau ghiulele grele, când lupta se da la mică distanţă. Acest tip de tunuri nu se afla în dotarea flotei franceze. În sfârșit, majoritatea navelor engleze aveaţi fundurile dublate cu aramă, ceea ce le permitea să nu prindă la ancoraj scoici și alge și astfel să aibă sub apă o suprafaţă plană în bună stare, care le îngăduia să dezvolte o viteză mai mare.

La 8 aprilie 1782, în zori, căpitanul Byron, bunicul marelui poet mort la Missolonghi. Aflat la pândă cu fregata sa „Andromaca" în faţa lui Fort Royal, observă că navele franceze ridică ancora, întind velele și se pun în marș. Rapida fregată engleză ridică și ea toate velele și plecă la Santa Lucia, pentru a raporta amiralului șef despre ieșirea francezilor. Ajuns în raza lor vizuală, Byron semnalizează că de Grasse este în mare cu toate navele. Rodney ridică imediat ancora și începe urmărirea care va duce la bătălia de la Saintes. Cele câteva ore întârziere ale escadrei engleze fură acoperite repede, deoarece Rodney a prevăzut, sau, mai degrabă, a intuit în mod just drumul escadrei franceze și al convoiului escortat de ea. În dimineaţa zilei de 9 aprilie 1782, în largul coastei de vest a insulei Duminica, cele două escadre erau în vedere. Insula are faleze înalte, astfel că atunci când vântul suflă de la est. La adăpostul acestor faleze, se formează o zonă de calm plat, care însă alternează cu zone mai agitate, acolo unde înălţimea falezei se micșorează, permiţând trecerea curenţilor de aer. În timp ce soarele se ridica, vântul scăzu de tot și cele două escadre abia înaintau cu velele atârnind în mod dezolant de vergi. Convoiul se ţinea în extremitatea nordica a insulei, în siguranţă, iar ceva mai la sud. Pe marea lu' minată de soare se eșalonau cele 30 de vase de linie ale lui deGrasse, supravegheate de cele 36 de vase de linie engleze.

Deodată începu să bată o briză mai puternică, care umflă velele navelor. De Grasse dădu ordin convoiului să se îndrepte spre nord-vest, iar el îşi dirijă escadra spre canalul dintre Insulele Dominion și Guadelupa. Canalul se numea Passage des Saintes (Trecătoarea Sfinte lor), fiind mărginit de o serie de mici insule stâncoase pe care francezii le-au numit Les Saintes (Sfintele). Avangarda engleză compusă din nouă nave, sub comanda lui Hood, se distanţează la un moment dat destul de mult de restul escadrei. Dacă de Grasse n-ar fi fost așa de preocupat de protecţia convoiului și deci de evitarea cu orice preţ a angajamentului cu inamicul, ar fi putut folosi superioritatea sa numerică, pentru a distruge avangarda englezi. Astfel, el se mulţumi să detașeze doar divizia lui Vaudreuil ca să ia contact cu Hood.

Urmă un schimb de focuri, soldat cu câteva avarii, după care contactul fu întrerupt. Vântul scăzu din nou și toată ziua de 10 aprilie cele două escadre rămaseră nemișcate la o bătaie de tun. În ziua de 11 aprilie, din cauza vântului slab, de Grasse reuși cu mari eforturi să se distanţeze de Rodney și să intre cu o parte dintre nave în canalul Saintes. Aici, două nave ale sale rămaseră în urmă. Ajunse din urmă de Rodney ele erau ameninţate să primească tot focul tunurilor engleze. De Grasse, pentru a le salva, sacrifică tot avantajul obţinut în ore întregi de înaintare penibilă în canal, viră de 180º și ieși iarăși în plină mare. În seara aceleiași zile, cele două escadre se găseau la apus de pasajul Saintes. În dimineaţa zilei următoare, la 12 aprilie, ele se apropiară una de alta la distanţa obișnuită de luptă, deGrasse având poziţia sub vânt și escadra înșirată pe o lungime de 9 mile. Bătălia de la Saintes era gata să înceapă. Cele două escadre veneau una spre alta din direcţii opuse, astfel că cei doi adversari urmau să treacă unul pe lângă altul.

Rodney, cu cei 64 de ani ai săi, subminat de boală, va conduce lupta așezat pe un fotoliu la pupa navei sale amiral “Formidable”. Unul dintre subalternii săi, Savage, de pe „Herculesparticipa de asemenea la luptă, tot într-un fotoliu, neputându-se mișca din cauza gutei. Când ghiulele începură să șuiere pe deasupra capului său. Savage ridică pălăria, salutind fiecare navă care trecea prin dreptul lui „Hercules.

Viteza de înaintare fiind foarte mică, doar trei mile și ceva pe oră, celor două formaţii, ce se înșirau pe zece mile, le trebui mai mult de o oră de mers, până când, datoriU direcţiilor inverse de deplasare, nava din capul escadrei engleze să ajungă în dreptul navei din coada escadrei franceze. În această canonadă, la contra bord englezii profitară din plin de superioritatea artileriei lor, care a făcut un adevărat masacru pe punţile navelor lui deGrasse supraîncărcate cu trupe. Din cauză că fie care navă franceză era obligau să defileze sub focul ucigător al întregii formaţii inamice, ofiţerii de-abia puteau menţine la piese pe servanţii înspăimântaţi de intensitatea tirului englez. Echipajele franceze, pentru a degaja punţile, au trebuit să arunce în mare numeroase cadavre. Asupra cadavrelor aruncate se adunau imediat haite de rechini care le sfâșiau. Făcând spectacolul și mai îngrozitor și mai demoralizant pentru marinarii francezi.

În sfârșit, mersul la contrabord al celor două escadre luă sfârșit. Pentru continuarea bătăliei, fiecare escadră trebuia să vireze cu 180” și astfel să se angajeze din nou pe drumuri opuse ca în prima fază. În acest moment însă se produse incidentul care făcu din bătălia de la Saintes o dată memorabilă în istoria războaielor navale. Bătrânul amiral englez, împotriva tuturor canoanelor, sesizând o ocazie neprevăzută, dădu ordin pentru efectuarea unei manevre neintâlnită până atunci în bătăliile pe mare. Trebuie arătat că manevra se datorează în pane și sub ordonatului său cel mai apropiat, „căpitanul flotei” Sir Charles Douglas, un ofiţer Inteligent, Influenţat de teoriile scoţianului John Clerk d’Eldin, care a scris broșura privind concentrarea de forţe superioare asupra părţii mai slabe a formaţiei inamice.

Care a fost ocazia neprevăzută sesizată de Rodney sub inspiraţia subalternului său? La un moment dat, fumul gros produs de canonadă începu să se risipească,

din cauza schimbării bruște a vântului de la est la sud-est Schimbarea de vânt produse o mărire mai mult decât normală a intervalului dintre nava „Glorieux", care lupta direct cu "Formidable" a lui Rodney, și nava „Diadème" care o urma în pupa. Douglas observă Imediat situaţia avantajoasă ce se putea crea amiralului său. Se Impunea ca „Formidable" să se lanseze în spărtură, urmat de navele din pupa sa. În felul acesta, ariergarda franceză ar fi fost prinsă între două focuri: între navele din prova lui „Formidable" care și-ar fi urmat drumul inițial și navele din pupa lui „Formidable", care, prin manevra efectuata, cu nava-amiral, ar fi trecut în bordul celălalt al formaţiei franceze. Orice secundă era preţioasă. Douglas expuse în câteva cuvinte planul său și, inițial, Rodney refuză spunând hotărât: „Nu, eu nu vreau să-mi rup linia. Douglas insistă, amândoi făcură o nouă examinare rapidă u situaţiei și Rodney, în cele din urmă, acceptă sugestia. Îndată „Formidable" se precipită în spărtură urmat de alte șase nave, și „Diademe" bombardată din două borduri, deveni, în câteva minute, o epavă. Între timp, în linia franceză se produse o a doua spărtură, în care pătrunseră alte nave engleze. Astfel, flota franceză fu secţionată în trei părţi: centrul și ariei garda au primit tirul distrugător al întregii formaţii engleze, în vreme ce avangarda comandată de Bougainvillo îşi continua drumul, fără să facă nicio manevră pentru a veni în ajutor. Puntea navei-amiral „Viile de Paris* era plină de morţi. Sfărâmături. Astfel că de Grasse fu silit să în ceteze rezistenţa; el merse pe nava engleză „Princess" și predă sabia sa lui Hood. În afara navei-amiral mai fură capturate alte cinci vase de linie franceză.

Prin această bătălie Rodney a dat o lovitură gravă puterii navale franceze din Marea Antilelor, în același timp, victoria de la Saintcs a permis Angliei să amelio reze condiţiile de pace. Un război dezastruos se termina astfel cu un mare succes naval. Referindu-se la această bătălie, J. Tramond, cunoscut istoric al marinei franceze, încearcă să minimalizeze victoria engleză. El arată că Vaudreuil, adjunctul lui de Grasse, a preluat comanda escadrei, a efectuat o retragere ordonată, a regăsit con voiul care era intact și a făcut joncţiunea cu escadra spaniolă, astfel că a dispus de 37 de nave faţă de cele 30 ale lui Rodney. Totuși Tramond recunoaşte că, cel puţin pentru moment, a trebuit să se renunţe la cucerirea Jamaicii.

Istoricul naval englez David Hannay, care a fost și biograful lui Rodney, caracterizează în modul următor bătălia de la Saintes: „Această bătăile marchează începutul acelei maniere de a lupta pe mare, cu violenţă, cu capul plecat înainte, dar în același timp cu premeditare, manieră care a condus la Trafalgar și a făcut din Anglia stăpâna necontestată a mărilor". Bătălia de la Saintes a marcat, pe de altă parte, sfârșitul instrucţiunilor de luptă care, timp de un secol, au înăbușit spiritul și tactica marinei de război engleze.

*

Un alt teatru al confruntării maritime anglo-franceze, pricinuite de răscoala coloniilor americane, a fost Oceanul Indian.

În războiul început în 1778 împotriva Angliei, guvernul francez n-a uitat India. Dar el a considerat mult timp această ţară cu un teatru de război secundar. În anii

1779 și 1780 au fost făcute pregătiri pentru trimiterea unor escadre în Oceanul Indian, însă plecarea lor a fost mereu amânată. În 1781, situaţia militară pe frontul maritim se complică: Olanda, intrând și ea în război de partea Franţei, Colonia Capului (pe atunci posesiune olandeză), punct de revitaliere important în drumul spre India, era ameninţată direct de englezi. În același timp, în India, baza franceză de la Trincomalee a fost ocupată. În aceste împrejurări fu constituită la Brest o forţă navală sub comanda lui Suffren.

Pierre André de Suffren, considerat de istoricii mari cum ca unul dintre cei mai mari şi mai originali amirali din istoria războaielor navale, s-a născut la Saint-Cannat, aproape de Aix en Provence, la 17 iulie 1729. De copil, în 1737, e făcut cavaler al ordinului de Malta. A învăţat la Colegiul iezuiţilor din Toulon și a intrat în 1743 în rândurile gărzilor de marină. Nu avea decât 15 ani, când a participat la bătălia de la Toulon (februarie 1744). Apoi, din 1744 până în 1781, cariera sa s-a desfășurat aproape în întregime pe mare.

Formaţia de comandant naval a lui Suffren s-a datorat, înainte de toate, experienţelor sale personale. Bătăliile navale la care a participat, comportarea diferiţilor amirali pe care i-a avut ca șefi au format obiect de amănunţite analize pentru mintea sa vie și originală. Astfel, în anul 1781, la 52 de ani, când a primit comanda escadrei destinate operaţiilor din Oceanul Indian, Suffren îşi formase de acum o idee în ce privește războiul pe mare: valoarea strategică pe care o poate dobândi o acţiune decisivă a forţelor navale; importanţa iniţiativei și a vitezei de deplasare în luptă; dispreţul pentru formaţiile de luptă rigide; căutarea manevrei ideale care să-i permită concentrarea la maximum de forţe pe o fracţiune a flotei inamice. Toate aceste concepţii vădind multă originalitate și spirit neconformist, dacă ne raportăm la spiritul rutinier al amiralilor și comandanţilor de navă din acel timp, au fost aplicate din plin de Suffren, în timpul strălucitei sale campanii din Oceanul Indian.

La 22 martie 1781, escadra lui Suffren pleacă din Brest cu flota lui de Grasse ce se îndrepta spre Antile. La 29 martie, se desparte de aceasta, îndreptându-se spre Oceanul Indian. Suffren avea sub comanda sa cinci vase de linie, dintre care patru cu fundul dublat în aramă, o corvetă și opt nave de transportat trupe. După cum se vede, o forţă de luptă slabă, iar sistemul de cercetare și comunicaţii aproape inexistent — doar o corvetă. În plus, în Oceanul Indian nu avea nicio bază, trebuind astfel să ducă războiul pe spinarea inamicului, de la care trebuia să captureze și muniţii. La nevoie trebuia să încerce să ocupe una dintre bazele engleze de pe ţăr murile indiene. După cum se vede, îl aștepta o campanie dusă în condiţii extrem de dificile, la o distanţă imensă de ţară, fapt care îi va cere un spirit de iniţiativă și o energie care nu au fost cerute niciodată unui amiral francez. În afară de toate acestea, Suffren trebuia să ţină seamă de lipsa de combativitate și de tendinţele de in subordonare ale comandanţilor săi de nave. La toate aceste mari neajunsuri, amiralul francez a reușit să facă faţă în mod strălucit.

Prima bătălie dată de Suffren a fost aceea de la Praia (Insulele Capului Verde), la 16 aprilie 1781. Acolo el a întâlnit și a atacat e escadră engleză, care avea ca

obiectiv asaltarea coloniei olandeze de la Cap (sudul Africii). Trei dintre comandanţii săi de navă nu i-au înţeles planul și nu s-au angajat în luptă. Ceilalţi doi care au participat la luptă au suferit avarii serioase, dar au reușit să producă adversarilor mari stricăciuni. Pentru a le repara, escadra engleză rămase 16 zile la Praia și astfel colonia de la Cap n-a mai fost atacată. Așadar, obiectivai! strategic pe care și l-a propus Suffren a fost atins.

Continuând apoi marșul, Suffren ajunse la începutul anului 1782 în apropierea coastei de răsărit a Indiei.

La venirea amiralului francez pe aceste meleaguri, englezii deţineau pe coasta răsăriteană a Indiei poziţii puternice. În plus, aveau la dispoziţie baza de la Trincomalee din Ceylon, cucerită de la olandezi. Amiralul Hughes, bun marinar, comanda opt nave de linie și șase fie gate. Pe uscat 6.500 de europeni încadrau 80.000 de cipay. Francezii aveau 11 vase de linie și șapte fregate, în acestea incluzându-se și navele venite cu Suffren. Haider-Ali, sultanul din Mysore, aliatul Franţei, dispunea și el de o armată de 100.000 de oameni. În Île-de-France, insulă sub posesiune franceză situată la est de Mada gâscar, se mai găseau 5.000 de soldaţi, iar în colonia olandeză de la Cap alţi 1 200.

Misiunile lui Suffren erau următoarele: asigurarea concursului prinţilor indieni, sprijinirea sultanului din Mysore cu un corp expediţionar și ocuparea unor baze navale convenabile.

Prima bătălie, cea de la Sadras (17 februarie 1782), aproape de Madras, s-a angajat ca urmare a planului amiralului Hughes de a preveni un atac al lui Suffren împotriva excelentei baze de la Trincomalee din Ceylon. Planul lui Suffren prevedea o manevră pentru prinderea ariergărzii engleze între două focuri, plan cu totul revoluţionar. Dacă ne gândim la canoanele de atunci ale lup tei navale. Dar manevra a fost rău executată și escadra engleză a izbutit să scape.

Următoarea bătălie, la Provedien (12 aprilie 1782), lângă Ceylon s-a terminat nedecis, Suffren făcând aprecierea amară că trebuie să schimbe cel puţin jumătate dintre comandanţii de navă ai escadrei pentru a obţine victoria.

În iunie 1782. Suffren se angajă faţă de Haider-Ali că-l va ajuta să reocupe Negapatamul. Acolo însă se afla și escadra lui Hughes. La 6 iulie avu loc o bătălie destul de confuză, în urma căreia francezii au avut pierderi grele. După luptă, Suffren, total nemulţumit de comportarea subalternilor săi — unul chiar a vrut să-și predea nava englezilor —, a scris ministrului marinei, anunţindu-l că va trimite în Franţa pe trei dintre comandanţii săi de vas.

Pentru Suffren se punea însă din ce în ce mai presant problema unei baze solide pentru escadra sa, unde să-și poată odihni echipajele, să facă reparaţii la nave – după lupta de la Provedien și-a reparat navele avariate cu mijloace rudimentare la Godelore, un golf fără adă post — și să se aprovizioneze. La 25 august, el sosește în faţa portului Trincomalee din Ceylon. În câteva ore debarcă trupe și tunuri, atacă forţele inamice, bombardează forturile și, la 31 august, devine stăpânul acestei baze — socotită ca deosebit de preţioasă, nu numai de către francezi, care o cuceriseră, ci și de către englezi, care o pierduseră. Hughes, venit

în grabă pentru a reocupa baza, are la 3 septembrie un angajament cu escadra lui Suffren, angajament în care 12 nave engleze s-au bătut contra a 14 nave franceze. Din nou comandanţii de navă francezi se comportară lamentabil. La un moment dat, Suffren cu numai trei nave a trebuit să ţină piept la toată escadra engleză. În sfârşit, comandantul avangardei franceze reuși să vină în ajutorul șefului său, și Hughes, văzând că nu poate recuceri Trincomalee, se retrage fără a fi urmărit. Baza a fost astfel păstrată, dar Suffren fu din nou foarte furios, această victorie incompletă satisfăcându-l foarte puţin. În scrisoarea sa către ministrul marinei, el arată că dacă toate navele ar fi răspuns ordinelor și semnalelor sale, întreaga escadră engleză ar fi fost distrusă.

În sfârşit, a cincea și ultima luptă dintre Suffren și Hughes avu loc la Godelore, tot pe ţărmul răsăritean al Indiei, la sud de Pondichery, în ziua de 20 iunie 1783. Situaţia garnizoanei franceze de la Godelore devenise la un moment dat foarte critică, fiind atacată din toate părţile de pe uscat și blocată pe mare. Suffren plecă în grabă de la Trincomalee cu echipajele descompletate (o mie de oameni căzuseră în luptele dinainte, iar 1400 erau bolnavi). Neavând oameni suficienţi pentru toate tunurile, el simulă o retragere spre larg, pentru a-l ade meni într-acolo pe Hughes. Amiralul englez îl urmă, surprins în același timp de această manevră, deoarece nu-l știa pe Suffren în stare să ocolească lupta. O dată Hughes îndepărtat de Godelore. Suffren îşi manevră în așa fel escadra, încât izbuti să treacă între coastă și navele engleze și să intre în port. Acolo îmbarcă oameni, tunuri și muniţii pentru a-și completa armamentul și servanţii, ieșind apoi în larg, unde dădu ultima bătălie a campa mei. Planul lui Suffren era următorul: opt nave vor da o luptă de uzură împotriva escadrei engleze, în vreme ce cinci nave se vor îndrepta asupra ariergărzii inamice, care deja era angajată de două nave și o fregată. Așadar, concentrare de forţe superioare asupra unei părţi a formaţiei inamice. Împrejurările însă nu-i permiseră să aplice dispozitivul plănuit și lupta nu fu decât o canonadă în clasica linie de șir. Nu-i mai puţin adevărat însă că, datorită antrenamentului și instrucţiei făcute de Suffren, comportarea comandanţilor și echipajelor fu mult mai bună decât în bătăliile precedente. Odată cu venirea nopţii, Hughes se degajă și, în felul acesta, Godelore fu iarăși salvat. La fel ca şi la Trincomalee, succesul strategic fu de partea lui Suffren, care rămase stăpân al teatrului de operaţii. Câteva zile mai târziu, fregata engleză „Medeea" aduse știrea semnării preliminariilor de pace și campania din India luă astfel sfârşit drumul de reîntoarcere a lui Suffren în Franţa a fost un adevărat triumf, fiind aclamat la Île-de-France, la Cap, la Toulon, la Versailles, la Paris. Însuși Hughes[38], dârzul său adversar, l-a omagiat. În momentul când escadra franceză a ajuns la Cap. Unde se afla Hughes cu escadra sa, amiralul englez, împreună cu toţi ofiţerii săi, au urcat la bordul navei-amiral franceze pentru a prezenta respectul lor marelui șef care le-a fost adversar[39].

---

[38] L. NICOLAS, p. 280.

[39] OLTVER WILI. I-AM STEVENS et ALLAN WESTEOTT. p.231.

Suffren, deși n-a comandat escadre impozante și nici nu a câştigat bătălii navale spectaculoase, ocupă totuși în istoria războaielor pe mare un loc cu totul deosebit. Amiralul francez Castex a scris că „Nelson continuă…tradiţia pe care Suffren a preluat-o de la Ruyter. Cele trei nume nemuritoare jalonează istoria marinei cu vele". Iar istoricul marinei britanice, David JIannay, scrie în marca sa operă următoarele despre Suffren: „Dacă vreo dată a fost un om care să justifice această maximă a lui Napoleon, că războiul nu este afacerea oamenilor, ci afacerea unui singur om, desigur că acesta a fost *(Suffren. – N.N.)*. Numai gratie meritului său personal, escadra sa a fost aproape gata să obţină un succes deci siv. Dacă ca nu l-a avut… cauza a fost în aceea că marina franceză era afectată de aceleași slăbiciuni intelectuale și morale care au provocat revoluţia: corupţia, egoismul, insolenţa amară de clasă și o vanitate morbidă și goală[40]. Desigur „maximalui Napoleon pe care şi-o însușește D. Hannay, mărturisește o viziune cu totul eronată asupra fenomenului istoric. Este demn de reţinut, pe de altă parte, că meritele excepţionale ale a-mi ralului francez, care a luptat în condiţii deosebit de vitrege în Oceanul Indian, sunt subliniate de înșiși istoricii ţării cu a căror flotă s-a luptat.

Anne – Hilarion de Costentin de Tourville

[40] L. NICOLAS. p. 280.

Tratatul de la Versailles

Victoria de la Yorktown și reocuparea de către spanioli a insulei Minorca, în 1782, au convins Anglia că războiul era pierdut cu tot succesul obţinut în bătălia navală de la Saintes. La Londra, guvernul North demisionă, făcând loc unui guvern dispus să înceapă tratative de pace cu coloniile americane. Schimbarea de guvern din Anglia a trezit o serie de suspiciuni la Versailles, guvernul francez temându-se, cum de altfel s-a și întâmplat, ca Londra să nu încheie pace separată cu coloniile revoltate.

Această situaţie diplomatică destul de confuză a fost complicată și de poziţia Spaniei. Madridul nu se arătase la început prea entuziasmat de cadoul făcut de Ludovic al XV-lea vărului său, Carol al III-lea, cu cedarea Louisianei. O dată însă Louisiana cedată. Spania nu se mai mulţumea numai cu ţărmul drept al fluviului Mississippi, ci pretindea și ţărmul stâng. Noua republică americană dacă era gata să restituie Spaniei Florida, nu avea, nici de fel. O intenţie similară în ce privește ţărmul stâng al Mississippiului.

Jean Bart

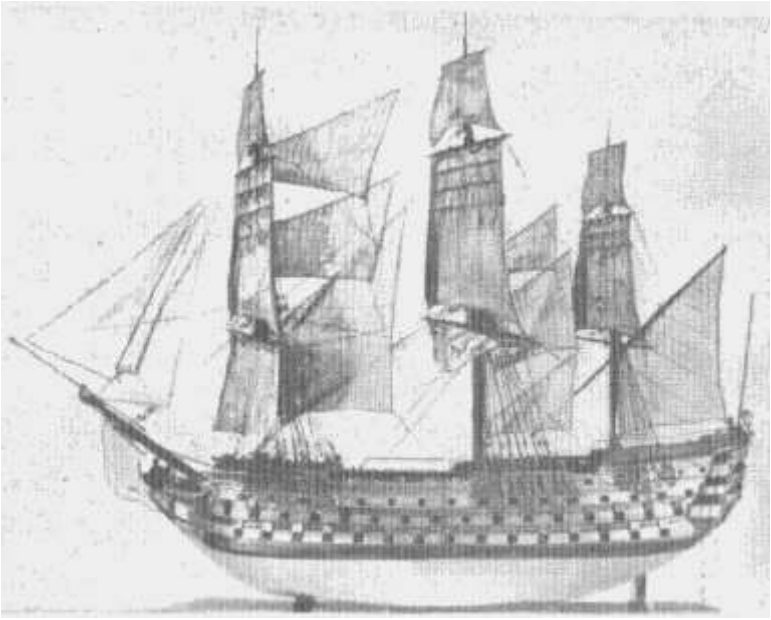
Paul Jones

George Brydges Rodney

François – Joseph Marchiz de Grasse - Tilly

Pierre – Andre de Suffren

Du Guay - Trouin



“La Bretagne” – Nava de război cu trei punţi (sfârşitul secolului al XVIII-lea)

În acest timp, reprezentanţii americani Jay și Adams au început să acuze pe Vergennes că susţine Spania împotriva Statelor Unite. Franklin, pe de altă parte, a căutat să dezmintă aceste acuzaţii, pledând pentru buna-credinţă franceză. Pe acest fond de acţiuni diplomatice contradictorii, Jay a început să negocieze cu Londra în detrimentul Versailles-ului. Ministerul Shelburne, care a urmat celui al lui North, a făcut, la rândul său, con cesiuni importante: recunoaşterea independenţei; fixarea traseului graniţei de nord a Statelor Unite peste marile lacuri; recunoaşterea pentru americani a dreptului de pescuit liber în apele Canadei etc. La 30 noiembrie 1782, delegaţii americani semnează preliminariile de pace cu Anglia, fără a aviza Versailles-ul și Madridul. Aceste preliminarii au dat Londrei mână liberă să negocieze cu Franţa și Spania.

Franţa ar mai fi putut continua războiul, dar șansele, ca să ajungă la un rezultat decisiv, destul de mari în primii ani ai conflictului, aproape dispăruseră. În 1782, ea nu mai dispunea decât de 60 de vase de linie faţă de cele 129 ale Angliei și, în plus, nu mai conta pe flotele spaniolă și olandeză. Era, în sfârşit, și problema financiară, pe zi ce trece mai complicată. Vergennes îşi dă dea seama că visteria franceză, greu încercată, abia putea face faţă cheltuielilor războiului. În aceste condiţii, Franţa începe negocieri de pace cu Anglia. În ianuarie 1783, guvernele francez, spaniol și englez semnează un tratat de pace preliminar, iar la 3 septembrie 1783, la Versailles, se încheie tratatul de pace definitiv între toţi

beligeranţii. Statelor Unite li se recunoaşte din nou independenţa, frontierele și dreptul la pescuit în apele Cana dei. Franţa obţinea anularea clauzei tratatului de la Utrecht, prin care i se interzicea fortificarea portului Dunkerque, reprimea comptuarele din India, care îi fuseseră lăsate prin tratatul de la Paris din 1763, ca și insulele Tobago și Santa Lucia în Antile, insulele Saint Pierre și Miquelon din apropierea Canadei și porturile din Senegal. Spania obţinea Minorca și Florida, nu însă și Gibraltarul. În sfârșit, Olanda reprimea coloniile care-i fuseseră ocupate de englezi, afară de Negapatam în India. În schimb, ea lăsa Angliei toată libertatea de navigaţie în Insulinda.

Așadar, cu toată intervenţia ei decisivă și cu tot efortul naval și militar, Franţa n-a obţinut din participarea la războiul Americii decât avantaje minime. A cheltuit, în schimb, sume imense pentru acea vreme: 12.000.000 de livre împrumutate Statelor Unite; alte 12.000.000 date cadou; garantarea unui împrumut de 10.000.000, contractat de americani în Olanda; 6.000.000 avans în anul 1783, pentru reconstrucţia noului stat; plus bugetele tot mai mari ale armatei și marinei. În total, războiul a costat Franţa 1,8 — 2 miliarde de livre. De notat că banii împrumutaţi n-au fost niciodată rambursaţi de Statele Unite.

Iar pe plan mai general, bilanţul pentru Franţa al războiului din America poate fi stabilit sub trei principale aspecte: revanșa asupra Angliei, dar fără profituri materiale („politică de Don Quijote", după spusele primului ministru spaniol); ruinarea finanţelor și accentuarea crizei interne, care a precedat revoluţia și, în sfârșit, obţinerea din partea Americii a ceea ce Franklin a de numit „gratitudine și prietenie… eternele"[41], ceea ce trebuie să recunoaştem că înseamnă mult pe plan moral și nimic pe plan material.

Capitolul 4

ULTIMA BĂTĂLIE

Zece ani după războiul de independenţă al Americii, An glia a fost antrenată din nou într-o luptă aspră și îndelungată împotriva Franţei. De data aceasta va avea însă de-a face cu o Franţă a cărei marină era mult stă bâtă și incapabilă să-i dispute, în mod eficient, stăpânirea mării. Pe teatrele de război terestre, în schimb, Franţa, datorită noii organizări militare dată de revoluţie și de imperiu, a reușit să ridice armate uriașe care au zdrun cinat puternic vechile monarhii din Europa și apoi, sub comanda lui Napoleon, au instaurat dominaţia franceză asupra celei mai mari părţi a continentului.

În perioada războaielor revoluţiei și imperiului, importanţa mării ca factor principal în strategia războiu' lui pare a fi fost întunecată de importanţa uscatului. Cu toate acestea, un lucru este cert, și anume că Anglia, prin puterea flotei sale și

[41] L. NICOLAS, p. 281; ROLAND MOUSNIER et ERNEST LABROUSSE, p. 331.

prin poziţia sa insulară, a fost adversarul cel mai redutabil și mai puţin vulnerabil al lui Napoleon. Anglia l-a forţat pe Napoleon să se angajeze în campanii epuizante, care reîncepeau mereu, și în același timp, graţie subsidiilor acordate de ea diverselor state, a stimulat în permanenţă rezistenţa puterilor continentale împotriva politicii de dominaţie franceză. Sursa principală a acestor uriașe subsidii a fost comerţul maritim, unde hegemonia Angliei era de netăgăduit.

Rivalitatea maritimă franco-engleză în preajma revoluţiei de la 1789

La sfârșitul secolului al XVIII-lea, Franţa, care își luase într-un fel revanșa împotriva Angliei, în timpul războiului de independenţă al coloniilor americane, căuta să dezvolte mai departe comerţul maritim și colonial. În 1777, valoarea comerţului extern francez (export și import) se ridica la 466.000.000 de livre, iar în 1787 la 1,153 miliarde livre. Comerţul extern francez era clasat pe locul al treilea după acela al Angliei și Olandei. Traficul colonial reprezenta o treime din comerţul extern.

În anul 1785, flota comercială franceză avea 4147 de nave în stare de funcţionare, însumând 550.000 de tone. Navele care făceau comerţ la mare distanţă erau repartizate astfel: 756 pentru traficul cu America, 251 pentru Levant, 162 pentru Africa și 82 pentru India. De notat că în anii care vor urma, datorită războaielor napoleoniene, comerţul maritim la mare distanţă va coborî vertiginos. Astfel, în anul 1810, rămân 383 de nave, pentru ca, în 1812, numărul lor să fie abia de 179 de nave.

În legătură cu comerţul Franţei, în anii imediat pre mergători izbucnirii revoluţiei trebuie spuse câteva cuvinte și despre tratatul de comerţ franco-englez semnat la 26 septembrie 1786. Acest tratat a pus capăt războiului economic dintre cele două ţări început în anul 1713. Tratatul din 1786, conform clauzelor tratatului de la Utrecht, care n-a fost niciodată aplicat, stabilea libertatea absolută a comerţului și navigaţiei între cele două ţări semnatare. Pe de altă parte însă, tratatul favoriza pe englezi, deoarece scădea cu 12% taxele pe produsele industriale engleze exportate în Franţa. Conform tratatului, Anglia importa din Franţa vinuri, produse textile, sticlărie, ceramică. Or acestea costau mult mai puţin decât mașinile și utilajele industriale. Astfel, în trei ani, importurile engleze în Franţa au crescut de la 24.000.000 la 63.000.000 de livre, în vreme ce importurile franceze în Anglia valorau doar 30.000.000 de livre. Tratatul a stârnit mari nemulţumiri și proteste printre oamenii de afaceri francezi, care începuseră a fi interesaţi în industrie.

*

În ce privește Anglia, în această ţară are loc, în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea, revoluţia industrială, proces economic care a avut un rol decisiv în dezvoltarea capitalismului. Revoluţia industrială a constat, pe de o parte, în inventarea și folosirea unor procedee mecanice în industrie, permiţând creșterea constantă a producţiei, iar pe de altă parte, s-a caracterizat prin concentrarea capitalurilor și constituirea marilor întreprinderi, care vor deveni forme normale de

organizare a industriei.

Revoluţia industrială — după cum este cunoscut — a început în industria textilă. Procedee noi au fost folosite și în industria metalurgică, cu mari repercusiuni în construcţiile navale. În 1735, A. Darby descoperă procedeul tratării minereului de fier într-un foc de cox. În 1764, James Watt inventează mașina cu aburi. În 1779, este construit primul pod de fier. În 1787, John Wilkinson, supranumit și „părintele industriei fierului a lan sat pe fluviul Severn prima navă din fier. Spre mirarea unui mare număr de sceptici, nava a plutit. Cu acest prilej, Wilkinson a scris unui prieten: „Ea (nava. – *N.N.)* răspunde la toate așteptările mele și a convins pe increduli, care erau în număr de 999 dintr-o mie". Primele nave construite după modelul lansat în 1787 erau mici, de circa 20 de tone și se foloseau în navigaţia interioară.

Un rol deosebit de important la dezvoltarea industriei britanice l-a avut și comerţul cu India. Sunt interesante previziunile făcute încă din primul an al secolului al XVIII-lea, 1701, de autorul anonim al unei lucrări intitulate *The Considerations upon the east India Trade* (Consideraţii asupra comerţului cu India de răsărit). Autorul prevede că prin comerţul cu India se va ajunge la o mare dezvoltare a fabricării diverselor produse, iar pentru a se face faţă acestei cerinţe va trebui introdus mașinismul. Războiul de șapte ani, care a adus India în imperiul colonial englez, a rezolvat în mare parte acest deziderat. Revoluţia industrială s-a produs, într-o mare măsură, și datorită cantităţilor mari de materii prime aduse din India.

În capitolele anterioare am văzut rolul extrem de important al comerţului maritim în viaţa economică a Angliei. Comerţul englez era, în primul rând, un comerţ de antrepozit. Anglia debarca în porturile ei mărfuri de peste mări pentru a le redistribui în Europa. Ea mai făcea apoi un comerţ de transport, substituindu-se din ce în ce mai mult Olandei în ce privește cărăușia pe mare, în contul a diferite state cu o marină mai puţin dezvoltată. În sfârșit, Anglia făcea un comerţ de export, vânzând în alte ţări propriile ci fabricate. Câteva cifre privind dezvoltarea comerţului englez sunt deosebit de concludente: în 1760 valoarea acestuia (import și export) era de 27.000.000 de lire sterline, iar patru decenii mai târziu, în 1801, ajunsese la peste 66.000.000 de lire sterline.

Marina comercială, care contribuia la buna desfășurare a acestui mare comerţ extern, era de asemenea prima din lume, de la 16 700 de nave în 1795 se ajunge la 23 700 de nave în 1810.

În politica ei comercială. Anglia aplica doctrina mercantilistă, căutând ca exportul să depășească cât mai mult importul. Cu alte cuvinte, se urmărea crearea unei balanţe comerciale favorabile și astfel formarea unor mari rezerve de metal preţios. În sprijinul acestei politici, statul acţiona prin legi, îndeosebi prin cunoscutele sale acte de navigaţie, care, așa cum am văzut în capitolele anterioare, interziceau navelor străine să aducă în Anglia alte mărfuri decât cele ale ţărilor de origine. La mărfurile importate se percepeau drepturi de vamă ridicate, pentru a se proteja industria, care începea să ia un mare avânt, ca urmare a noilor invenţii și mașinilor de curând introduse. Statul făcea război și pace, ţinând cu

stricteţe seama de necesităţile sale comerciale. Victoriile navale din secolul al XVIII-lea. Obţinute asupra Franţei, au fost, în fond, tot atâtea victorii comerciale. În 1713, tratatele de la Utrecht, și în 1763, tratatul de la Paris, au consacrat, pe plan maritim, înfrângerea Franţei și au dat Angliei supremaţia maritimă și comercială.

Izbucnirea revoluţiei franceze și marile transformări economice, sociale și politice care au avut loc în Franţa, începând din 1789, au fost întâmpinate de monarhiile feu dale ale Europei cu suspiciune, teamă și ostilitate. La 27 august 1791, reuniţi la Pillnitz, împăratul Austriei și regele Prusiei, Frederic Wilhelm al II-lea, „consideră situaţia în care se află actualmente maiestatea sa, regele Franţei, ca obiectul unui interes comun al tuturor suve ranilor Europei”[42]. La 18 aprilie 1792, guvernul francez propune Adunării legislative să declare război Austriei. Două zile mai târziu, în faţa Legislativei, Ludovic al XVI-lea citește cu o voce voit șterșă și monotonă declaraţia de război „împotriva regelui Ungariei și Boemiei. Începe astfel o lungă perioadă de războaie, care se va încheia, după 23 de ani. La Congresul de la Viena (1815).

Anglia, la rândul ei, supraveghea cu o deosebită atenţie, evoluţia evenimentelor din Franţa, arătându-se foarte sensibilă la toate transformările economice, sociale și politice din această ţară, transformări care i-ar fi putut leza interesele.

Creșterea puterii militare a Franţei, în timpul revoluţiei și imperiului, și ameninţarea imediată pe care o reprezenta această forţă aflată atât de aproape de ţărmurile engleze, au determinat ca în Marea Britanie, în aproape un sfert de secol de război ce a urmat după izbucnirea revoluţiei, niciun factor strategic sau tactic să nu depășească în importanţă îngusta fâșie cenușie de mare care separă Dover de Calais. La adăpostul acestei fâșii de mare și graţie marinei sale de război, o ţară care în 1801 număra abia 10.000.000 și ceva de locuitori, s-a putut găsi în siguranţă în faţa unei ţări ca Franţa, cu un potenţial uman de două ori și jumătate mai mare. Era însă foarte adevărat, pe de altă parte, că slăbiciunea armatei terestre britanice, oare era destinată mai ales să asigure protecţia teritoriului, făcea opinia publică engleză să fie foarte sensibilă la cel mai mic pericol de debarcare. De pildă, în februarie 1797, debarcarea în scop de diversiune a 1 200 de oameni de către o fregată franceză în Ţara Galilor a produs la Londra o așa de mare panică financiară, încât puternica Bancă a Angliei s-a găsit aproape în pragul falimentului.

Apoi amiralitatea engleză manifesta o mare atenţie și faţă de porturile imediat vecine, din Belgia și Olanda, atenţie care depășea pe aceea îndreptată spre porturile franceze de la Marea Mânecii, deoarece capacitatea acestora nu era așa de mare ca a celor de la gura râului Escaut. Pentru Anglia era important ca Anvers să rămână în starea de decădere în care îl ţinea Austria, pe atunci stăpână a Belgiei, fără bazin de reparat navele și fără docuri. Era de asemenea important și faptul ca gura Escaut-ului să fie menţinută sub stăpânirea unei slabe puteri militare și navale, cum erau Provinciile Unite (Olanda) la finele secolului al XVIII-lea. Or,

---

[42] Histoire des relations internationalls, IV, p. 40.

tratatul de alianţă anglo-olandez, încheiat în 1788, avea tocmai această menire; asigurarea statu-quo-ului teritorial la gura acestuia.

În sfârșit, politica externă engleză de la finele secolului al XVIII-lea, cu largile ei implicaţii de ordin maritim, a mai fost determinată și de necesităţi economice în terne foarte stringente. Astfel, Anglia începuse sa de pândă tot mai mult de produsele aduse din afară. Nu era vorba numai de produsele coloniale, cu toate că ele ocupau un loc din ce în ce mai mare în alimentaţie (se consumau anual 150.000 de tone de zahăr și 13.000.000 de livre de ceai), ci în primul rând de aprovizionarea cu articole de tirană elementare, ca griul și cartoful, care nu se produceau în cantităţi suficiente în Anglia. Erau apoi marile necesităţi în materiale lemnoase pentru marina de război și pentru imensa flotă comercială, materiale care veneau în cea mai mare parte din afară. Trebuia deci asigurată sosirea, în bune condiţii, și la timp a zahărului, cafelei și romului din Antilele britanice, a grânelor și făinei din Canada, din Statele Unite, din Ţările de Jos și din regiunea Mării Baltice, a lemnului din Scandinavia și Rusia. De aceea, orice coaliţie maritimă europeană (franco-spaniolă sau franco-olandeză), și îndeosebi o ocupare franceză a Olan dei, va fi privată mai întâi sub aspectul urmărilor grele asupra posibilităţilor engleze de aprovizionare cu alimente pentru populaţie și materii prime pentru noile uzine deschise ca urmare a revoluţiei industriale.

Trebuie totuși spus că guvernul englez și cercurile ostile revoluţiei au manifestat, la început, o adversitate mai mult teoretică faţă de Franţa revoluţionară. William Pitt, prim-ministru în această vreme, și partizanii săi credeau încă într-o lungă perioadă de pace și în continuarea aplicării tratatului comercial franco-englez din 1786. Pitt, de altfel, era preocupat mai mult de problemele interne, ca reformarea sistemului financiar, dezvoltarea noilor industrii și asigurarea prosperităţii economice.

Victoria de la Jemmapes (6 noiembrie 1792) schimbă însă fundamental atitudinea engleză. Graţie acestei victorii, trupele franceze comandate de Dumouriez ocupară Ţările de Jos. Prin decretele din 16 și 19 noiembrie 1792, Convenţia hotărăște redeschiderea portului Anvers și a gurii râului Escaut însemna că o mare parte a comerţului european care se făcea prin porturile engleze era deturnat. În decembrie, în Ţările de Jos fură intro duse asignatele, ceea ce pentru englezi era echivalent cu cucerirea lor. O ameninţare directă începea să planeze și asupra Olandei. Porturile, flota și băncile acestei ţări riscau oricând să fie puse în slujba intereselor franceze.

În faţa acestei situaţii, guvernul Pitt începu pregătirile de război, deoarece, după părerea lui — și nu numai a lui —, interesele Angliei erau direct ameninţate. Executarea lui Ludovic al XVI-lea înăspri și mai mult ostilitatea guvernului de la Londra faţă de Franţa revoluţionară. Convenţia însă o luă înaintea Angliei, declarând la 1 februarie 1793 război imperiului britanic, care, după cum era normal, se alătură coaliţiei antifranceze. După Anglia, la alianţa austro-prusiană s-au mai alăturat Spania, Sardinia și Regatul Celor două Sicilii și unele state germane, formând astfel ceea ce istoria a numit, mai târziu, coaliţia întâi.

*

După izbucnirea revoluţiei s-a pus și în cazul marinei problema aplicării noilor principii de egalitate și de admisibilitate în toate funcţiile. În diferitele adunări revoluţionare s-a subliniat necesitatea unei marine de război puternice, capabilă să apere interesele naţionale și libertatea mărilor. Marina dispunea, de asemenea, de cadre superioare de comandament, cu vederi politice înaintate. Amiralul d'Estaing, care a comandat escadre franceze în timpul războiului american, trecea drept un om cu concepţii avansate. La fel erau și alţi ofiţeri ca Latouche-Troville și Kersaint.

Majoritatea ofiţerilor de marină se situau însă pe poziţii profund reacţionare, ce se explicau prin aparte nenţa lor la clasa nobiliară. Atitudinea lor a creat puternice nemulţumiri în rândurile echipajelor și ale muncitorilor de la șantierele navale și din arsenale. Iritarea a crescut, atunci când s-a pus problema păstrării drapelului alb al Bourbonilor, având doar într-un colţ un discret pătrat tricolor. De la tulburări în principalele baze navale s-a ajuns, în august 1790, până la răscoala escadrei din Brest, principala forţă a marinei franceze. La Toulon, mișcările marinarilor și muncitorilor au ţinut câţiva ani, iar în septembrie 1792, comandantul, maiorul-genera! al portului și doi căpitani de vas au fost spânzuraţi de răsculaţi.

La fel ca și în restul ţării, fenomenul emigraţiei nobililor, s-a produs și în marina de război. Din 1790, ofiţerii de origine nobilă, formând marea majoritate a cadrelor de comandă, au început să emigreze. În ianuarie 1792, de pildă, în baza de la Brest, dintr-un total de 640 de ofiţeri, numai 210 erau la postul lor. Din ofiţerii lipsă, 261 erau consideraţi ca „absenţi fără concediu".

În octombrie 1790, ministrul demisionar al marinei, la Lucerne, scria într-un raport că flota de război franceză dispunea de 70 de vase de linie și 66 de fregate în stare de plutire, plus 12 vase și șase fregate în construcţie. Navele în stare de plutire nu puteau fi însă folosite decât numai în parte, din cauza marilor frământări care cuprinsese personalul marinei.

Pentru a remedia problema cadrelor, Adunarea naţională a hotărât reorganizarea marinei, care trebuia nu numai să navigheze, dar să și lupte. Noua marină urma să se numească *marina naţională,* iar ofiţerii ci trebuiau să fie pregătiţi să servească atât pe navele de comerţ, cât și pe cele de război. Școlile de marină au fost des fiinţate, ca periculoase din punct de vedere social, deoarece promovau formarea spiritului de castă Ofiţerii se recrutau dintre marinarii cu un stagiu de patru ani de navigaţie. Avansarea de la un grad la altul se făcea pe două căi: jumătate din candidaţi la vechime, cealaltă jumătate la alegere. Amiralii proveneau din căpitanii de vas, care înaintau o treime la vechime și două treimi la alegere. În sfârșit, pentru recrutarea ofiţerilor s-a introdus și sistemul concursului. În fiecare an, Adunarea naţională decreta scoaterea la concurs a o sută de locuri de aspirant (cel mai mic grad de ofiţer). Pentru a se forma ca ofiţeri de marină, cei admiși la concurs trebuiau să facă un stagiu de trei ani pe nave de război și de un an pe nave de comerţ.

Trebuie spus că toate aceste măsuri n-au avut timp să dea rezultate, deoarece marea confruntare navală cu An glia a început foarte curând, în februarie 1793.

Convenţia, care a urmat Constituantei, a izbutit să creeze armate numeroase, cu un moral strălucit și bine comandate, în schimb că n-a reușit același lucru în privinţa marinei de război. Miniștrii de resort ca și Comite tul pentru marină n-au fost în măsură să rezolve mulţi plele și complexele probleme care se puneau marinei de război. Singuri reprezentanţii în misiune, înzestraţi cu puteri discreţionare, reușeau uneori să facă puţină ordine în escadre și în bazele navale. Dintre aceștia, o personalitate cu adevărat remarcabilă deși — din nefericire pentru soarta marinei franceze — singura, a fost Jean Bon Saint-Andre, care a preluat în septembrie 1793 controlul bazei de la Brest. Acesta a acţionat cu toată hotărârea împotriva lipsei de civism, a incapacităţii, a ignoranţei și a lenei, izbutind, în câteva luni, să facă ordine atât în rândurile escadrei, cât și în interiorul marelui arsenal naval. Din nefericire însă, timpul avut la dispoziţie de Saint-Andr6, mai ales pentru rezolvarea complicatei probleme a cadrelor, a fost prea scurt. De asemenea, lăsa de dorit și dotarea șantierelor și arsenalelor cu o serie de materiale necesare marinei[43].

Măsurile luate au făcut totuși ca, în anul 1793, Franţa să dispună de 80 de vase de linie — având la bord 64 până la 120 de tunuri — și de 69 de fregate. Această flotă era însă o forţă mai mult teoretică, din cauza lipsei diferitelor materiale de armament și greement, a proviziilor, precum și din cauza efectivelor incomplete în o fi ţeri și în marinari. Rezultatul acestei stări de lucruri era că numai o parte dintre nave puteau ieși în mare[44].

Unele iniţiative de reorganizare, de o oarecare eficacitate, pe linia preluării tradiţiilor pozitive ale vechii marine, se datoresc amiralului Truguet, tânăr ministru al marinei în perioada aprilie 1795 — iulie 1797. Acesta a căutat să refacă statele-majore, eliminând pe cei incapabili și rechemând în serviciul activ ofiţeri din marina vechiului regim care s-au arătat loiali faţă de republică. La sfârșitul ministeriatului său, marina era reorganizată, în ceea ce privește cadrele de comandament și statele-majore. Această reorganizare însă a fost mai mult formală, deoarece spiritul de luptă și concepţiile tactice n-au fost reînnoite, fapt foarte grav într-o perioadă când la comanda escadrelor engleze se ridicase o pleiadă de amirali, în frunte cu Nelson, care au făcut dovada unui neabătut spirit de luptă, unei dârzenii de nezdruncinat și a unor concepţii strategice și tactice cu totul noi.

Pentru marina engleză de război, anii 1790 — 1793 au însemnat o perioadă de

---

[43] L. NICOLAS. pp. 311 — 312; J. TRAMOND, pp. 568 — 570.

[44] 2 L. NICOLAS, p 313. Unele cifre compartive privind potențialul maritim englez și francez în 1793 sunt date de istoricul naval James, contemporan al perioadei revoluției și al trupe râului. (Cf. OLIVER WILLIAM STEVENS et ALLAN WESTEOTT, p. 239):

Vase de linie	Număr de tunuri	Greutatea totală (livre) a salvei
Franța 76	6 002	73 057
Anglia 115	8 718	88 957

organizare și dotare intensă. În șantierele navale, în docuri și în arsenale s-a desfășurat o activitate susţinută, astfel că, la finele anului 1792, majoritatea vaselor de linie erau în stare de luptă. Sir Charles Middleton, *controller of the navy,* în anii 1778 - 1790, ţinând seama de experienţa acumulată în timpul războiului american, a căutat să elibereze tactica navala de arhaicele și rigidele *Instrucţiuni de luptă de* la finele secolului al XVII-lea.

La sfârșitul anului 1792 și începutul anului 1793 erau în serviciu 87 de nave de linie. Efectivele în oameni erau însă scăzute, doar 16.000 de marinari faţă de 110.000 la finele războiului american. Intrarea în război și apoi necesităţile crescânde impuse de operaţiile navale vor de termina o intensificare a eforturilor amiralităţii, în vede rea măririi numărului de nave și al efectivelor. Cifrele ilustrează, în mod elocvent, amploarea efortului. Astfel încă în cursul anului 1793, amiralitatea a reușit să aibă la dispoziţie 133 de vase de linie și 133 de fregate. Peste opt ani, în 1801, numărul vaselor de linie va crește la 202, iar cel al fregatelor la 277. Efectivele echipajelor ajung de la 16.000 în 1793 la 133.000 de oameni în 1801. Marina de război franceză, în schimb, în acești opt am se va reduce la mai mult de jumătate.

Remarcăm, aşadar, din aceste cifre o superioritate zdrobitoare a flotei britanice în nave și în oameni. Istoricul Aşa Briggs, care a consacrat într-o carte recentă a sa mai multe pagini marinei militare engleze în perioada războaielor revoluţiei și imperiului, și care ne-a furnizat și datele statistice de mai sus, face unele consta ţări pe care le considerăm a nu fi lipsite de interes. El este de părere că supremaţia navală britanică nu se baza nici pe superioritatea materialului naval (revoluţia industrială încă nu afectase construcţiile de nave) și nici pe disciplina și instrucţia superioară a echipajelor. În privinţa factorului echipaje, el arată că, în Anglia, la fel ca și în Franţa, recrutarea marinarilor lăsa mult de dorit: cei mai mulţi proveneau din rândurile vagabonzilor din porturi, înrolaţi cu forţa, și dintre condamnaţii puși ia dispoziţia marinei de instanţele judecătorești. Superioritatea navală engleză consta, după Briggs, mai curând în pregătirea marinărească și de luptă superioară a o fi ţerilor și în buna organizare a comandamentului flotei. Într-adevăr, în îndelungau perioadă de războaie (1793 — 1815), marina engleză a îndeplinit, în condiţii optime, toate principalele misiuni care i-au fost date de guvern, cum au fost, de exemplu, apărarea insulelor britanice împotriva invaziei; protejarea propriului comerţ maritim; atacarea comerţului maritim inamic; supravegherea și blocarea bazelor navale inamice; deplasările rapide în vederea urmării escadrelor dușmane: cucerirea coloniilor adversarului; cooperarea în Mediterana, mai ales, cu aliaţii Angliei.

Astfel, în perioada dificilă a anilor 1793 — 1815. Puterea pe mare și puterea economică, întemeiată într-o mare măsură pe comerţul maritim, au fost cele mai sigure garante ale rezistenţei și succesului final împotriva lui Napoleon.

Tot în aceasta perioadă consideram că este demn de menţionat faptul că unele mari puteri maritime din apusul Europei au arătat un interes deosebit pentru materia primă românească de construcţii navale, la fel ca și pentru meșterii români în lemn.

Astfel, o bogată corespondenţă a ambasadei engleze de la Istanbul, de după 1780, semnalează guvernului de la Londra că Franţa importa din Moldova, prin intermediul Turciei, cherestea și ca targe pentru arsenalul marinei din Toulon. Spania, de asemenea, manifesta interes pentru stejarii și pinii din Moldova, care erau apreciaţi ca fiind superiori celor din regiunea Mării Baltice. Anglia privea, fără îndoială, cu nemulţumire, apariţia unei noi surse de materii prime pentru șantierele și arsenalele flotei franceze. La finele secolului al XVIII-lea, în anul 1798, viceconsulul francez la Iași, Parrant, informa guvernul sau că Moldova putea să furnizeze marinei franceze lemn de toate felurile pentru construcţiile navale. În 1805 se raporta lui Talleyrand că domnul Ţării Românești a primit dispoziţii de la Poartă să furnizeze materiale de construcţie escadrei lui Nelson din Mediterana. Se semnala, de asemenea, și prezenţa în Ţara Românească a unui colonel englez Moore, venit să recruteze meșteri în lemn pentru escadra engleză din Mediterana. Iar în 1814, un alt raport adresat lui Talleyrand, arăta că W. Wilkinson, consulul Angliei în Principatele Române, se interesa de posibilitatea exportului de lemn de construcţie pentru forţele navale britanice.

Primele ciocniri

La începutul ostilităţilor, nici guvernul englez și nici amiralitatea nu aveau planuri de operaţii bine precizate. S-a acţionat mai mult la întâmplare și uneori fără succes. Pentru a opri ofensiva franceză în Ţările de Jos, un corp expediţionar comandat de ducele de York fu debarcat acolo. După câteva mici succese, Pichegru îl va sili să părăsească continentul în 1794. Același rezultat negativ îl avu și încercarea de a sprijini mișcarea contrarevoluţionară izbucnită în Vendeea.

Cu totul altfel au stat însă lucrurile la Toulon. Folosind o acţiune contrarevoluţionară începută în importantul port mediteranean în iulie 1793, la care s-a alăturat și comandantul forţelor navale de acolo, amiralul Trogoff, escadra amiralului Hood debarcă un detașament care ocupă Toulonul, la 28 august 1793. În decembrie însă, ca urmare a asediului din ce în ce mai strâns al trupelor franceze revoluţionare și al focului de artilerie dirijat de un oarecare căpitan Bonaparte, Toulonul este evacuat. Amiralul trădător Trogoff plecă cu escadra engleză, ducând cu el și trei vase de linie. Francezii au avut, într-adevăr, satisfacţia recuceririi Toulonului, dar lovitura primită de flota lor, prin incendierea marelui număr de nave — 10 nave de linie, trei fregate și două corvete — și dezerta rea altora, a fost deosebit de grea. Pentru un timp, mari na franceză a dispărut practic din Mediterana, stăpânită acum în mod nestânjenit de escadrele engleze. Pe planul strategiei navale și nu numai al acesteia, dar chiar și pe planul strategiei generale a războiului, acţiunea lui Hood de la Toulon a avut o mare însemnătate, deoarece a scos definitiv din luptă o parte importantă a marinei de război franceze, care și așa era mult inferioară celei engleze.

Acţiunea de la Toulon a fost completată în 1794, cu ocuparea Corsicei, în pofida rezistenţei înverșunate opuse de cetăţile Bastia și Calvi. La 12 iulie, pe plaja de la

Bastia și-a pierdut ochiul stâng, din cauza unei bucăţi de piatră aruncată de o explozie, cel ce avea să fie mai târziu învingătorul de la Abukir și Trafalgar, căpitanul de vas Horatio Nelson, pe atunci comandantul vasului de linie „Agamemnon”.

Prima ciocnire mai importantă între escadrele franceze și cele engleze a avut loc în Atlantic, la 1 iunie 1794. A fost, de altfel, singura mare bătălie navală din timpul războaielor revoluţiei și imperiului, în care flota franceză a reușit să combată, cu oarecare succes, flota britanica.

La 11 aprilie 1794 o mare flotă de 150 de nave încăr cate cu grâne și cu produse coloniale a plecat din America spre Franţa. În acel an de mari lipsuri, grânele, îndeosebi, erau foarte necesare, astfel că dispoziţiile Comitetului Salvării publice erau categorice: flota să sosească cu orice preţ în Franţa. Flota plecată din America prezenta, în același timp, și un deosebit interes politic, deoarece la bordul navelor se găsea și un grup de colo niști din San Domingo, chemaţi pentru interogatoriu în metropolă.

Escadra franceză de la Brest, comandată de Villaret de Joyeuse, trebuia să întâlnească convoiul la 300 de mile vest, în largul oceanului, urmând ca apoi să-l escorteze până în porturile franceze. Înaintea plecării în misiune, amiralul francez a fost ameninţat de autorităţi cu ghilotinarea, în cazul în care n-ar fi reușit să salveze convoiul.

La 2 mai 1794, escadra amiralului Howe, a cărei misiune era supravegherea bazei de la Brest, ridică ancora și ieși pentru a intercepta convoiul. Împreună cu escadra ieși în larg și o mare flotă de nave comerciale britanice.H owe detașă 8 dintre cele 34 de vase ale sale pentru protejarea convoiului. La 19 mai, când ajunse în faţa Brestului, Howe văzu că escadra franceză plecase. Fără a mai aștepta sosirea diviziei detașate cu convoiul comercial, amiralul englez începu să parcurgă marea în toate direcţiile, pentru a intercepta flota cu grâne din America.

Amiralul francez, căutat peste tot de englezi, ieșise din Brest la 17 mai cu 26 de nave, adică cu același număr de nave pe care îl avea și Howe, după detașarea diviziunii de escortă. Echipajele franceze erau compuse în maro parte (fin oameni de uscat. Amiralii și căpitanii de vas, cu trei ani mai înainte, nu avuseseră niciunul un grad superior celui de locotenent de vas, iar nouă dintre ei fuseseră căpitani de nave comerciale, fără nici cea mai mică experienţă militară. La bordul escadrei erau și doi delegaţi ai convenţiei, însărcinaţi cu supravegherea comandantului și ofiţerilor. E interesant de adăugat faptul că cei însărcinaţi cu supravegherea ofiţerilor, ca și alţii de altfel, considerau, în mod eronat, că experienţa marinărească și de luptă putea fi înlocuită cu elanul și cura jul revoluţionar, elan care se vădea și cu unele denumiri ale navelor: „La Montagne”, „Le Patriote”, „Le Vengeur du Peuple”, „Le Tyrannicide”, „Le Revolutionnaire”.

Comandantul escadrei, Villaret Joyeuse, ofiţer de marină de meserie, luptase în războiul de independenţă american sub comanda lui Suffren, unde a dobândit gra dul de locotenent și renumele de a fi un tactician destul de bun.

Un prim angajament ai celor două escadre (26 de nave franceze contra 25

engleze) avu loc la 27 — 28 mai, departe, în largul Atlanticului și se termină nedecis și fără pierderi de nave. La 1 iunie (13 prairial) 1794, lupta reîncepu, Howe având avantajul vântului. Fiecare căpitan englez căuta lupta individuală, încercând să treacă în pupa navei franceze corespunzătoare ca poziţie, în linia de șir, pentru a-i tăia astfel retragerea. Foarte repede, flota franceză se găsi fracţionată în trei părţi, din care o parte formată din 12 nave era înconjurată de escadra engleză. Printr-o luptă înverșunată, cinci nave au putut fi degajate, șase însă au fost capturate, iar „Le Vengeur du Peuple" se scufundă cu 356 de oameni. Din cei 356 de marinari, șalupele engleze au reușit să salveze 267 de oameni. Villaret de Joyeuse, cu destule eforturi, refăcu formaţia în linie de șir. Formaţia număra acum doar 16 nave în stare de a se mișca singure. Acestea au luat la remorcă alte trei nave avariate și se depărtară de locul luptei. Lui Howe i s-a reproșat, după bătălie, că a lăsat pe inamic să-i scape. Cei care l-au criticat nu au luat însă în seamă că multe dintre navele engleze erau avanate, iar amiralul și ofiţerii săi erau epuizaţi de oboseală. Între timp, convoiul apărat de ceaţă trecu prin apele unde avusese loc bătălia Douăsprezece zile mai târziu, convoiul ajunse neatins în porturile franceze. Câţiva ani mai apoi, Villaret declară că pierderea navelor nu l-a tulburat prea mult. „În timp ce Howe se distra ca să se regreeze (să repare velatura — *N.N.)* — spunea Villaret —, eu salvam convoiul și cu aceasta îmi salvam și capul".

Așadar, lupta de la 1 iunie 1794 s-a soldat, pe plan tactic, cu o victorie engleza. Pe plan strategic însă, succesul a fost de partea franceză, deoarece Villaret a reușit să salveze în întregime marele convoi încărcat cu grâne de care depindea, într-o mare măsură, mersul războiului și hrana populaţiei.

Un an mai târziu, la Groix (22 iunie 1795), forţele navale francez**e** fură din nou atacate de flota engleză. Retrăgându-se în dezordine spre portul Lorient, escadra franceză pierdu patru nave, iar restul intrând în bază a fost blocată de englezi.

În iulie 1795, un detașament de emigranţi debarcă la Quiberon cu sprijinul vaselor britanice, căutând să folosească mișcarea „chouanilor" din Bretania, îndreptată împotriva guvernului revoluţionar. La 21 iulie, trupele lui Hoche zdrobiră detașamentul de emigranţi și astfel și această nouă acţiune contrarevoluţionară se sfârși cu un eșec.

Războiul de cursă

Dată fiind inferioritatea marinei de război franceze, la fel ca și în alte războaie navale cu Anglia, s-a acordat o atenţie specială războiului de cursă. Au fost luate măsuri privind afectarea unui număr de nave de război ușoare (fregate, corvete) specifice acestui gen de război, la care au participat numeroși corsari, ca: Surcouf, Debedat, Lememe, Landolphe, Trhouart, Bompard. Dintre aceștia, celebru a fost Robert Surcouf, demn urmaș al lui Jean Bart. Surcouf, supranumit și „regele corsarilor", s-a născut la Saint-Malo în anul 1773; la numai 13 ani s-a angajat ca matelot. În 1795, fiind comandant al navei corsar „Emilie", care avea doar patru tunuri și 30 de oameni, a reușit să captureze nava engleză „Triton", cu 26 de tunuri

și 150 de oameni. În 1798, pe „Clarisse" și în 1800 pe „Confiance" a parcurs mările Indiei producând pagube considerabile comerţului englez. Cu „Confiance" (18 tunuri și 130 de oameni), el n-a ezitat să în frunte nave mult superioare cum a fost spre exemplu „Kent" (30 de tunuri, 400 de oameni în echipaj, plus un detașament de debarcare). Surcouf a fost un adevărat personaj de legendă, renumit prin îndrăzneala sa fără de margini, prin veselia, curtoazia și energia sa.

Dar la războiul de cursă au participat nu numai nave izolate, ci și întregi divizii navale ale marinei de război, comandate de ofiţeri superiori sau amirali, ca Allemand pe coastele Africii, Leysègues în Antile, Gantcaume în Levant, Richery în Terra Nova, Sarcey în India. Această concepţie a atacării căilor de comunicaţie inamice cu mici escadre va fi reluată sub imperiu.

În privinţa efectelor războiului le cursă, considerăm ca nefiind lipsite de interes unele date statistice[45]:

Data	Pierderi suferite de corsarii francezi în luptele cu englezii			Nave comerciale engleze prinse de corsarii francezi
	Nave	Tunuri	Oameni	
1793	44	412	3188	352
1794	9	142	1170	644
1795	23	305	2 610	640
1796	41	320	2413	489
1797	134	1247	9141	949
1798	136	1377	9 991	688
1799	104	861	5 625	730
1800	65	661	4 766	666
1801	37	478	2 593	399
	593	5 809	41 497	5 557

Atacul corsarilor francezi se îndrepta nu numai asupra navelor comerciale engleze, ci și asupra altor ţări care făceau comerţ cu Anglia. De exemplu, numărul navelor americane capturate de francezi a evoluat după cum urmează[46]:

30 septembrie 1797 — 1800……. 834 nave
30 septembrie 1800 — 18 mai 1804……81 nave
18 mai 1804 — 27 decembrie 1807…..185 nave
27 decembrie 1807 — 1 martie 1809…..94 nave

Măsura cea mai eficace împotriva războiului de cursă era tot vechiul sistem al

[45] L. NICOLAS, p. 321.
[46] U. BONNEL, pp. 367, 373, 384, 391.

navigaţiei în convoaie. Graţie acestuia, Anglia n-a pierdut decât vreo 3% din efectivul total al marinei comerciale. În schimb — așa cum am arătat mai sus — a capturat sute de nave corsar. De asemenea, numărul mare de prizonieri a constituit o serioasă lovitură pentru marina franceză, care era astfel lipsită de un important contingent de personal maritim calificat.

La rândul ei și marina britanică a dus un război de cursă activ, dat fiind numărul de nave comerciale mai redus, a avut urmări aproape catastrofale pentru inamic. În 1798, Franţei nu-i mai rămăseseră decât circa 200 de nave cu tonaj mai mare de 200 de tone, ceea ce însemna abia a zecea parte din totalul de nave comerciale înregistrat în 1789.

Ofensiva franceză

La 26 iunie 1794, Pichegru zdrobește în marea bătălie de la Fieurus armata austriacă din Ţările de Jos: provinciile belgiene sunt ocupate pe rând, iar la 20 ianuarie 1795, generalul francez își face intrarea în marele port olan dez Amsterdam. Câteva zile mai târziu, flota olandeză, imobilizată de gheţuri la Texel, se preda husarilor francezi comandaţi de Huchard.

Victoria de la Fieurus și succesele armatei revoluţio n-are pe teatrele de război de la Hin şi din Pirinei au zdruncinat serios coaliţia întâi. Ca urmare, în orașul ei veţian, Bâle, reprezentanţii Franţei au semnat un tratat de pace cu Prusia la 6 aprilie 1795 și un altul cu Spania la 22 iulie 1795. Un an mai târziu. După tratatul de la Bâle, revenind la politica ei tradiţională care o lega de Franţa și o opunea Angliei, adversarul permanent al tra ficului ei maritim, Spania absolutistă și monarhică în cheia cu Franţa revoluţionară și republicană tratatul de alianţă de la San Ildefonso (18 august 1796). În felul acesta, Franţa îşi asigură concursul flotei spaniole.

În nord, Olanda, înfrântă în campania fulgerătoare din iarna 1794 — 1795, încheie pace cu Franţa la Haga, la 6 mai 1795. După pace, Olanda va deveni Republica batavă, aliată și protejată a Republicii franceze. În felul acesta, Franţa a obţinut poziţii strategice și economice de prim ordin, din punctul de vedere al aprigei sale dispute maritime cu Anglia. Ocuparea porturilor olandeze lărgea, în mod considerabil, baza de pregătire și de plecare a unei eventuale invazii pe insulele britanice. În același timp, aceste porturi, cu bogatul lor trafic maritim, reprezentau o imensă sursă de venituri pentru guvernul de la Paris mereu în căutare de bani. În sfârșit. Capturarea flotei olandeze la Texel venea să rezolve. Într-o oarecare măsură, marea penurie de nave a marinei de război franceze. Este de la sine înţeles că Anglia nu se putea împăca în niciun chip cu această situaţie. În anul următor, 1797, ea va zdrobi flota olandeză în bătălia de la Gamperdown și va da o grea lovitură la San Vincentiu celuilalt aliat naval al Franţei, Spania.

Așadar, prin tratatele de la Bâle și Haga, dușmanii Franţei se împuţinaseră. Mai rămâneau Austria, care va fi scoasă din cauză de campania fulgerătoare a lui Bonaparte din Italia (1796 — 1797) și Anglia, cel mai redutabil dintre toţi inamicii. Se punea deci problema unde să se dea o grea lovitură Angliei? Amiralul Truguet,

ministrul marinei, sprijinit de unii dintre directori, era pentru o campanie în India. La aceasta, Hoche a obiectat, arătând că distanţa până în India era prea mare și, în plus, escadrele engleze care navigau în permanenţă în apropierea coastelor franceze puteau oricând sprijini debarcarea unor mari forţe terestre. O a doua propunere era invadarea directă a Angliei, dar ea nu putea fi aplicată din cauza marii inferiorităţi a marinei de război franceze, care nu putea să asigure transportul unei mari armate de debarcare. Rămânea doar Irlanda unde, folosindu-se starea aproape neîntreruptă de răscoală împotriva Angliei, se putea încerca o operaţie combinată, de proporţii mal mari, în cele din urmă se optă pentru această acţiune.

La Brest, amiralul Villaret de Joyeuse începu să pregătească escadra de sprijin și flota de transport care trebuia să debarce armata comandată de Hoche. În timpul pregătirilor, Hoche, exasperat de încetineala celor din marină, a cerut înlocuirea lui Villaret de Joyeuse cu amiralul Morard de Caile. La 15 decembrie 1796, expediţia a părăsit Bertheaume. Ea cuprindea 17 vase de linie, 14 fregate, 6 corvete și 22 de nave de transport cu 22.000 de soldaţi. Englezii, deși au urmărit flota, n-au reușit totuși să împiedice sosirea el în apropierea coastei irlandeze. Aici, la Bantry Bay, niciunul dintre șefii francezi nu vru însă să-și ia răspunderea debarcării corpului expediţionar. Se renunţă deci la ideea debarcării și, cu ea fiecare pierderi, toată flota reveni în Franţa. Eșecul expediţiei a fost deci total.

O a doua operaţie împotriva Irlandei a avut loc în 1798. La 23 mai a acestui an izbucni în Irlanda o mare revoltă, de care guvernul francez voi să profite cu orice preţ, deși Bonaparte se afla cu cea mai bună parte a flotei franceze în Egipt. S-a recurs, pentru a pune pe picioare expediţia, ia o improvizaţie. Din Rochefort, Brest și Texel au fost trimise mici divizii navale, iar din Dunkerque, Calais și Boulome au plecat câteva nave-corsar, toate având la bord mici detașamente, cu misiunea de a debarca trupe pentru a-i ajuta pe răsculaţii irlandezi. La 21 august 1798, trei frecate reușiră, după peripeţii, să debarce pe generalul Humbert cu cei 1.000 de oameni ai săi, dar în momentul debarcării răscoala era, în cea mai mare parte, înăbușită. O mică escadră care a încercat să aducă ajutoare lui Humbert fu anihilată la 11 octombrie 1798, pierzând un vas de linie și 6 fregate.

În cele din urmă, răscoala din Irlanda fu reprimată și ceva mai târziu, la 1 ianuarie 1801, parlamentul din Londra votă, printr-o lege, unirea acestei ţări cu Anglia.

Neutralizarea de către Anglia a puterii maritime a Spaniei şi Olandei

O problemă de mare importanţă care se punea amiralităţii britanice era neutralizarea forţelor navale ale aliaţilor Franţei: Spania și Olanda. Începutul fu făcut cu Spania.

Primele luni ale anului 1796 au adus — după cum se știe — o serie de mari succese militare armatelor Republicii franceze. Generalul Bonaparte începu marea sa campanie din Italia și în mai 1796 Sardinia ceru pace. Noua conjunctură militară a determinat, în august 1796, regatul Spaniei, în permanentă căutare de revanșă

împotriva Angliei, să încheie un tratat de alianţă ofensivă și de ofensivă cu Republica franceza. Teoretic cel puţin, flota de 50 de vase de linie a regelui Spaniei putea perturba serios comunicaţiile maritime ale Angliei. Ea putea pune, de asemenea, în pericol dominaţia Mediteranei de către escadrele britanice. În octombrie 1796, 26 de vase spaniole se raliară celor 12 vase franceze ale escadrei din Toulon. Amiralul englez John Jervis. Care nu avea decât 22 de vase, chiar în aceste condiţii de flagrantă inferioritate numerică, s-a gândit să atace imediat forţele navale combinate franco-spaniole. Defecţiunea subordonatului său Mann, care a fugit în Anglia cu o diviziune de 7 vase, a împiedicat însă pe Jervis să-și ducă planul la îndeplinire. Ordonând lui Nelson să supravegheze evacuarea Corsicii și apoi a Insulei Elba, Jervis se retrase dincolo de strâmtoarea Gibraltar, unde fu ajuns de Nelson, la 13 februarie 1797. În felul acesta, amiralul englez avea sub comanda sa 15 vase de linie.

Între timp flota spaniolă, numărând 27 vase de linie, se îndrepta către Cadix, manevră care constituia un prim pas spre o mare concentrare navală în nord. Un vânt puternic de est împinse pe spanioli mult la vest, îndepărtându-i de destinaţia lor. Reluând apoi drumul spre est, la 14 februarie 1797, flota spaniolă intră în contact cu flota engleză în regiunea capului San Vincenţiu. Având în vedere situaţia destul de grea a Angliei, rămasă singură să lupte cu Franţa, dar în același timp ţinând seama și de slăbiciunea recunoscută a spaniolilor în luptele navale.

Jervis se hotărî să atace, deși era în mare inferioritate numerică. Cu prilejul luării acestei hotărâri, se spune că amiralul englez a făcut următoarea remarcă: „În acest moment o victorie este un lucru esenţial pentru Anglia”.

Pe măsură ce briza împrăștia ceaţa, dinspre sud apăru treptat escadra spaniolă, înaintând foarte dezordonat cu șapte nave situate mult înaintea grosului formaţiei. Englezii se formară atunci în linie de șir simplă, înaintând drept spre sud. În această formaţie, nava „Captain” comandată de Nelson. Era a treia din coadă Planul lui Jervis era să intre cu escadra sa între cele două grupări de nave spaniole. Diviziunea de șapte nave, văzându-se amenințată cu izolarea, încercă să se apropie de grosul escadrei. O salvă violenta trasă de pe „Victory”, nava-amiral engleză, îndepărtă însă imediat această divizie. În continuare, Jervis, văzând că primul obiectiv, separa rea celor două grupări inamice, a reușit, ordonă escadrei sale „întoarcerea prin contramarș”, manevră prin care fiecare navă virează, ţinând în permanenţă prova pe pupa navei din faţă. Făcând această manevră, criticată de unii, Jervis îşi păstra escadra în mână și, în același timp, menţinea mereu separate cele două grupări inamice. Dacă ar fi atacat gruparea mai slabă, ce-o de șapte nave, atunci grosul escadrei spaniole, beneficiind și de avantajul violului, s-ar fi îndreptat cu repeziciune asupra navelor sale și atunci escadra engleză ar fi fost silită să dea lupta de aproape, fiind prinsă între cele două grupări inamice. De aceea, împotriva unui adversar care avea superiortate numerică. Jervis căuta să menţină forţele proprii cât mai grupate și să manevreze în așa fel, ca cele două formaţii spaniole să fie cât mai depărtate una de alta. În timp ce o parte din escadra engleză virase deja, luând drum. Nelson, fără să ceară aprobarea comandantului

șef, viră brusc cu „Captain", trecu printre cele două nave din spate și se aruncă asupra a trei mari nave spaniole cu trei punţi, printre care şi nava amiral „Santissima Trinidad" cu 130 de tunuri. Înainte de sfârșitul lup tei „Captain" era foarte grav avariată, cârma nu mai funcţiona, iar velele atârnau în zdrenţe. Totuși navele din capul formaţiei engleze putură să vină în ajutor: la fel și nava „Excellent", care era ultima din linia de șir. Din această ciocnire violentă, spaniolii pierdură patru nave, capturate fiind de englezi. Din cele patru capturi, două, „San-Nicolas" (80 de tunuri) și „San José" (112 tunuri), au fost opera lui Nelson. La obiecţia șefului său de stat-major. Că Nelson a încălcat ordinele, Jervis răspunse: „Da, desigur, dar dacă și altă dată voi fi ofensat de așa manieră, promit dinainte iertarea".

Victoria de la San Vincenţiu, cu toate că nu a fost o victorie decisivă, a descurajat pentru mult timp la spanioli orice activitate navală de susţinere a flotei franceze. În plus, succesul naval de la San Vincenţiu a mai luminat puţin orizontul Angliei, care vedea cu îngrijorare cum pe continent Austria se pregătea să semneze preliminariile de la Leoben (18 aprilie 1797), oferind astfel Franţei largi posibilităţi de a-și concentra toate resursele pentru crearea unei flote, capabile să sprijine o debarcare pe insula britanică.

În lunile aprilie-iunie 1797, flota britanică a trecut printr-o perioadă deosebit de critică, din cauza răscoale lor echipajelor. În rândurile marinarilor de pe navele de război mocnea de câtva timp o adâncă stare de nemulţumire, generată de hrana proastă, de lipsa asistenţei sanitare, de soldele prea mici, de tratamentul inuman aplicat de ofiţeri, constând în interdicţia de a părăsi bordul navelor când acestea se găseau în port și în frecvente și sângeroase sancţiuni corporale (bătăi cu vestita „pisică cu nouă cozi" pentru cea mai mică greșeală).

Condiţiile extrem de grele în care trăiau echipajele din marina engleză reies din unele date statistice recent publicate, date ce explică într-o mare măsură starea de agitaţie de la bordul navelor. Astfel în anii 1774 — 1780, din 175 990 de oameni mobilizaţi în flotă au fost uciși în luptă doar 1 243; în schimb, 18 451 au murit de boală, iar 42 609 au dezertat. De asemenea, în perioada 1792 - 1815 pierderile de 103 660 de oameni se repartizează în următoarele categorii: 84 440 boală și accident; 12 680 naufragii și incendiu; doar 6 540 prin acţiunea inamicului. La aceștia se mai adaugă, după o statistică încă în completă. Cuprinzând doar 10 ani din războaiele revoluţiei. Și imperiului, peste 42.000 de dezertori. Remarcăm deci pierderi foarte mici în acţiuni de luptă, în comparaţie cu pierderile deosebit de mari cauzate de boli, accidente și dezertări. În ce privește dezertările, cauzele acestora se găsesc în viaţa foarte grea de la bord, viaţă în care bolile și accidentele erau fenomene la ordinea zilei, alături de tratamentul inuman aplicat de ofiţeri.

Unii dintre șefii de escadră care cunoșteau aceste ne mulţumiri au raportat, cerând măsuri de îmbunătăţire pentru a preveni o situaţie gravă. Amiralitatea nu le-a dat însă ascultare și, cu mare surprindere, s-a luat cunoştinţă că, în ziua de 15 aprilie 1797, la Portsmouth, echipajele escadrei amiralului Bridport au refuzat să execute ordinele ofiţerilor, au arborat pavilionul roșu și au numit un comitet care să ceară îndeplinirea revendicărilor lor. La mișcarea marinarilor din Portsmouth se

raliară în zilele următoare și echipajele escadrelor din Spithead Plymouth şi Cork. Răsculaţii, moderaţi în cererile lor, reclamau: mărirea soldei și a raţiei alimentare și din când în când permisii în oraș. Parlamentul, speriat, a votat de urgenţă fondurile necesare ameliorării traiului pe navele de război, promiţând în același timp amnistierea răsculaţilor. Cu acţiunea parlamentului, la 7 mai 1797 mișcarea din marină părea să fi luat sfârşit.

Lucrurile însă nu s-au oprit aici. Câteva zile mai târziu, izbucni o nouă răscoală, de dată aceasta mult mai bine organizată. Astfel, la 11 mai 1797, escadra amiralu lui Bruckner, ancorată la Sheerness și Chatham, se afla în plină stare de insurecţie, marinarii alungind ofiţerii de pe nave. Unul dintre șefii răsculaţilor, irlandezul Richard Parker, aspirant degradat, acum simplu marinar pe nava „Sandwich", se proclamă președinte al „Republicii plutitoare", formată din navele rebele. Escadra se puse în mișcare, amenințând Londra cu bombardarea. Guvernul luă măsuri grabnice de apărare, înarmă miliţiile pe care le organizase împotriva presupusei invazii franceze și instala numeroase tunuri pe malurile Tamisei. La 6 iunie, situaţia deveni disperată, deoarece escadra amiralului Duncan, care bloca coasta olandeză, îşi părăsi postul și se alătură răsculaţilor.

Majoritatea marinarilor răsculaţi erau însă credincioși instituţiei monarhice. Proclamarea republicii de către Parker i-a făcut pe mulţi să abandoneze răscoala și, încă din ziua de 4 iunie, mai multei nave se supuseră și intrară din nou în subordinele escadrelor. Alte echipaje, mai combative, n-au renunţat la luptă decât sub amenințarea tunurilor. Ultima navă care a capitulat în ziua de 13 iunie a fost „Sandwich" a lui Richard Parker. Șeful răsculaţilor a fost prins, judecat și spânzurat în ziua de 30 iunie 1797. În afară de Parker mai fură spânzuraţi 40 de marinari și 4 soldaţi din infanteria marină. Restul mari nărilor participanţi la răscoală au fost graţiaţi. După încetarea răscoalei s-au luat unele măsuri privind îmbunătăţirea hranei și mărirea soldei. Ca de atâtea ori în istorie, clasele suprapuse încercau să fure nimbul martiri lor, dând câştig de cauză celor lăsaţi în viaţă.

Un fapt ciudat a fost că răscoala marinarilor din flota de război britanică nu a fost cunoscută pe continent, cu toate că a durat două luni. Aceasta dovedește marea carenţă a serviciilor de informaţii franceze, olandeze și spaniole. Rămasă practic fără apărare, din cauza insurecţiei declanșate de echipajele de zeci de nave de război, Anglia a scăpat deci ca prin minune de o invazie.

La un moment dat, când lucrurile păreau foarte grave, guvernul englez, speriat și de ideea unei debarcări franceze pe insulă, s-a gândit să încredinţeze escadrei ruse a amiralului Makarof supravegherea Mării Nordului ca și reprimarea navelor răsculate.

După potolirea răscoalelor, pentru a împiedica colaborarea dintre flota franceză și cea olandeză, amiralitatea engleză trimise escadra amiralului Duncan să neutralizeze forţele navale olandeze.

La începutul lunii octombrie, Duncan ridică ancora și plecă spre Texel cu escadra sa compusă din 16 vase de linie. În acest moment, amiralul olandez de Winter putea să-i opună lui Duncan doar 15 vase, toate în stare proastă. În plus,

navele olandeze aveau fundul plat și pescaj mic, adică erau excelente pentru o navigaţie în apropierea coastelor lor cu ape puţin adânci și cu fundul plin de bancuri de nisip, dai foarte puţin potrivite pentru navigaţia în larg.

În dimineaţa zilei de 11 octombrie, escadra lui de Winter naviga în lungul coastei cu vânt de nord-vest, pregătindu-se să intre în portul Texel. Duncan grăbi marșul de urmărire. El plănuia să-l împiedice pe inamic să ajungă în ape puţin adânci — unde navele engleze, din cauza pescajului mare, nu puteau naviga. Printr-o manevră de străpungere a liniei olandeze. Duncan urma să se interpună între escadra lui de Winter și portul de destinaţie. Imediat după luarea acestei hotărâri, amiralul englez semnaliză navelor sale executarea manevrei plănuite. Apoi, răzgândindu-se, Duncan dădu alte ordine care erau de fapt cele iniţiale, și anume atacul de la distanţă. În acest timp însă, două nave engleze reușiră să traverseze linia olandeză. Spre ora 12,30 diviziunea amiralului în subordine, Onslow, angaja lupta cu escadra olandeza, urmat la 18 minute de diviziunea amiralului șef care avea pavilionul pe „Venerable”. Duncan cu „Venerable” străpuse formaţia olandeză, atacând nava „Staten Generaal” și — nava-amiral „Vrijheid”. A urmat apoi în apropiere de Camperdown, una dintre cele mai sângeroase bătălii navale din acea vreme, englezii pierzând 10% din efecţivul total al echipajelor (825 de marinari din 8 221) Unele dintre navele engleze fură grav avariate, mai ales cele care au luat primele contactul cu olandezii. Victoria britanică a fost însă categorică: 11 nave olandeze. Din 15 capturate. Forţa navală aliată pe care contau guvernul și amiralitatea franceză era astfel total anihilată. La Camperdown s-a întâmplat, la o scară mai redusă, ceea ce s-a întâmplat opt ani mai târziu la Trafalgar, cu flota franco-spaniolă a lui Villeneuve. În orice caz. Oricare ar fi fost meritele din punct de vedere tactic ale victoriei de la Camperdown, efectele sale din punct de vedere strategic au fost importante: olandezii n-au putut continua războiul. Resturile flotei lor fură distruse în porturi în timpul expediţiei ducelui de York din 1799. După luptă, 20.000 de marinari olandezi, cel puţin, rămași în activi din cauza dispariţiei navelor lor de război și din cauza imobilizării navelor comerciale în porturi, ca urmare a blocadei exercitate de escadrele engleze, sau angajat pe navele de război și de comerţ britanice. Așadar, bătălia de la Camperdown a însemnat nu numai scoaterea Olandei din luptă, anihilarea puterii ci combative pe mare, ci a contribuit. În același timp, și la rezolvarea problemei personalului din marina engleză, o problemă mai mult decât acută în toate flotele timpului.

Amiralul Castex apreciază că anul 1797 a fost hotărâtor pentru supremaţia engleză a marii. Franţa, care nu renunţase încă la planurile de invazie a Angliei, proiecta deplasarea în Marea Mânecii a flotelor aliate, spaniolă și olandeză, pentru a realiza cu escadra franceză de la Brest o impozantă concentrare de forţe navale. Bătălia de la capul San Vincenţiu, care a slăbit flota spaniolă şi cea de la Camperdown, care a desfiinţat flota olandeză, nu numai că au amânat concretizarea imediată a planurilor de invazie, dar au creat premisele abandonărilor de mai târziu.

Abukir

Tratatul de alianţă cu Spania din august 1796, campania victorioasă a generalului Bonaparte în Italia (1796 — 1797), tratatul de la Campoformio (17 octombrie 1797), prin care Austria pierdea Italia, au slăbit, în mod considerabil, poziţia Angliei în Mediterana. O urmare imediată a acestei situaţii a fost evacuarea efectuată cu mare greutate a Corsicii, de către forţele terestre și navale engleze care nu mai puteau face faţă insurecţiei izbucnite pe insulă și sprijinite făţiș de Franţa. La toate acestea se adăugau și măsurile luate de guvernul francez împotriva comerţului maritim englez, măsuri care prefigurau blocusul continental instituit un deceniu mai târziu de Napoleon.

Sfârșitul anului 1797 și începutul anului 1798 găsesc pe cei doi mari rivali, Franţa și Anglia, gata pentru o confruntare directă, confruntare pe care Franţa o voia decisivă. Realizarea ei părea însă dificilă, deoarece Franţa nu avea mijloacele necesare; coastele și porturile ei erau blocate îndeaproape de escadrele engleze. Escadra de la Brest, destinată în principiu susţinerii debarcării unei armate pe ţărmul englez, era puternică doar pe hârtie.

În realitate însă, escadra n-avea nici personal instruit, și nici nu dispunea de armament, muniţii și provizii în cantităţi suficiente. În sfârșit, planul realizării vinei mari concentrări navale în Marea Mânecii, cu forţele navale spaniolă și olandeză, nu mai putea fi realizat, ca urmare a victoriilor engleze de la capul San Vincenţiu și Camperdown.

Inferioritatea escadrelor de luptă franceze a dus la căutarea și mai apoi la găsirea unor soluţii noi, soluţii care au contribuit la apariţia primului proiect al „flotilei de la Boulogne" ce va cunoaşte adevărata sa perioadă de glorie abia în primul an al imperiului. Conform acestui proiect se preconiza înlocuirea marilor vase de linie prin nave mai mici, cu fundul plat, mergând cu rame și cu vele, puternic înarmate.

Soluţia franceză nu era o idee noua, suedezii înaintea francezilor o aplicaseră deja în Baltica în timpul războaielor lor cu Rusia. Astfel, în martie 1798, ca urmare a unui efort considerabil al șantierelor sale, Franţa a ajuns să dispună de 294 de nave cu fundul plat şi 1307 de vase de comerţ, ansamblu naval care putea să transporte cir ca 70.000 de oameni. Comandant al armatei pentru An glia a fost numit, fără voia lui, generalul Bonaparte. După inspectarea flotilei timp de o săptămână, Bonaparte trimite la 23 februarie 1798 directoratului un lung raport, prin care, fără echivocuri. A deconslliat expediţia. El a scris: „A opera o debarcare în Anglia fără a fi stăpânul mării este operaţia cea mai hazardată și cea mai grea care s-ar putea face…[47] Cu tot raportul redactat în termeni categorici de Bonaparte proiectul flotilei de la Boulogne nu va fi însă abandonat dec îl temporar. Peste câţiva ani, opozantul proiectului va încerca să-l pună în aplicare pentru propria sa glorie.

După amânarea proiectului, directoratul căută o altă ţintă a atacurilor sale. După

---

[47] L. NICOLAS, p. 325.

ezitări, el se opri asupra Egiptului — martie 1798 —, pe atunci provincie periferică a Imperiului otoman, dar care avea, după părerea lui Bonaparte, o excepţională importanţă strategică în ce privește războiul cu Anglia. Înainte de alegerea Egiptului ca obiectiv al unei noi campanii, în august 1797, Bonaparte scria următoarele guvernului din Paris: „Nu mai e de parte timpul când vom simţi că pentru a nimici cu adevărat Anglia, va trebui să punem stăpânire pe Egipt". Napoleon, omul amănuntelor, a căutat, înainte de a porni cu soldaţi! săi spre ţara piramidelor, să se documenteze foarte serios asupra viitoarei sale cuceriri. El a cerut să i se trimită de la Paris cunoscuta lucrare a lui Volney despre Egipt, precum și alte tomuri cu aceeași temă.

Un rol important în determinarea hotărârii directoratului pentru expediţia din Egipt l-a avut și Magalon, consulul Franţei la Cairo, supranumit și „le Dupleix de l'Égypte". Într-un raport către ministrul de externe, Talleyrand, consulul enumera bogăţiile agricole ale ţării, subliniind, în același timp, și valoarea poziţiei ei geografice: „Centru natural al comerţului a trei dintre cele patru părţi ale lumii". Magallon mai arăta în raportul său că ocuparea Egiptului „ar aduce în comerţul Europei o revoluţie care ar lovi, în principal, Anglia. Ea (ocuparea Egiptului. – *N.N.*) ar distruge puterea sa (a Angliei — *N.N.*) în India, Egiptul fiind pentru Anglia singura bază a puterii sale în Europa** în concluzia raportului său, Magallon ce rea o acţiune militară rapidă de ocupare a Egiptului, pentru a devansa astfel pe englezi. Apoi, o dată Egiptul ocupat. După părerea consulului se putea face o puternică bază de operaţii la Suez, de unde ar fi urmat să fie trimis în India un corp de armată de 15.000 de oameni, pentru a se alătura forţelor lui Tippoo Sahib, care combăteau cu destulă greutate trupele engleze. Raportul lui Magallon era, cum ușor se poate remarca, un adevărat plan de refacere a imperiului colonial francez din India. Talleyrand îşi însuși recomandările din raportul Magallon și le susţinu în faţa directorilor. Napoleon, la rândul său, pregătit teoreticește de mai înainte pentru expediţia din Egipt, pleda cu și mai multă căldură, potrivit imaginaţiei sale înflăcărate, în favoarea raportului Magallon.

Dar în faţa acestei campanii erau două obstacole. Unul era Imperiul otoman, puterea suzerană a Egiptului, și feudalii mameluci, stăpânii de fapt ai ţării. Acest obstacol nu era însă de netrecut, dată fiind slăbiciunea militară atât a Turciei, cât și a mameluclior. Rămânea al doilea obstacol și cel mai redutabil: flota engleză. În primăvara anului 1798, Pitt, având oarecare indicaţii asupra pregătirilor franceze, a ordonat amiralului Jervis să întărească dispozitivul naval englez din Mediterana. Jervis, care comanda escadra de blocadă din faţa Cadixului. A trimis pe Nelson cu trei vase de linie să supravegheze coasta provensală. La 17 mai 1798, Nelson ajunge cu cele trei vase în faţa Toulonului, iar la 8 iunie primește drept întărire încă 10 vase de linie.

Horace Nelson, care alături de Blake, Tromp, De Ruyter și Stiffren, a fost considerat ca unul dintre cei mai mari amirali din întreaga istorie a războaielor navale, s-a născut în anul 1758 la Bumham-Thorpe (comitatul Norfolk). Tatăl său, reverendul Edmund Nelson, era paroh al bisericii locale. Mama sa făcea parte din

familia Walpole, familie care a dat în prima jumătate a secolului al XVIII-lea pe celebrul prim-ministru englez Robert Walpole. După moartea mamei, un frate al acesteia, comandant de vas în marina de război, îl ia pe micul Nelson, pe atunci în vârstă de 12 ani, pe nava sa numită „Raisonable". Nelson, un copil debil și bolnăvicios, nu părea nicidecum că va fi în stare să facă faţă timp de 35 de ani vicisitudinilor asprei vieţi de pe mare. După puţin timp, unchiul său îl trimite pe o navă a Companiilor Indiilor Răsăritene. A făcut apoi parte din echipajul unei nave care a între prins o expediţie spre pol. Stagiul pe cele două nave i-a fost de mare folos lui Nelson, tânărul matelot dobândind o solidă formaţie marinărească. După reîntoarcerea de la pol se îmbarcă din nou pentru Indiile Răsăritene, dar, de astă dată, pe o navă de război. Este avansat *midshipman,* iar în 1777 trece cu succes examenul de locotenent. Până în 1783 face serviciu pe diferite nave ale flotei din Atlan tic și ia parte la unele operaţii din timpul războiului coloniilor americane. Începând din 1787 urmează o perioadă de inactivitate, când Nelson se retrage la Bumham-Thorpe, din cauza unui conflict cu amiralitatea. Tânărul ofiţer descoperise unele nereguli și nu s-a sfiit să le dea în vileag. Prin gestul său și-a atras însă dușmănia șefilor ierarhici. În 1792 încep războaiele revoluţiei franceze. Amiralitatea, ducând lipsa de cadre, îl rechemă în servi ciul activ și îi dă comanda vasului de linie „Agamemnon", (1793) din escadra care cpera în Mediterana, sub comanda amiralului Hood. Nelson n-a luat parte la acţiunea împotriva Toulonului, deoarece Hood îl trimisese să ducă niște instrucţiuni primite de la Londra pentru sir William Hamilton, ambasadorul englez de la Neapole. Cu acest prilej a cunoscut-o pe soţia ambasadorului, vestita lady Hamilton, care va juca un rol imens în viaţa lui. La 10 Iulie 1794, în timpul asediului de la Calvi (în Corsica), pe când se afla debarcat pe ţărm cu un detașament, pierde un ochi, din cauza unei explozii. La 14 februarie 1797, în timpul bătăliei de la capul San Vincenţiu comandă vasul de linie „Captain", din escadra amiralului sir John Jervis. Atunci execută, din proprie iniţiativă, manevra, de care am vorbit mai înainte și prin care a reușit să captureze două mari vase de linie spaniole. După bătălie este avansat contraamiral. Ceva mai târziu, în timpul atacului de la Teneriffa, este grav rănit la braţul drept, care îi va fi de altfel amputat chiar pe bordul navei sale amiral, „Theseus". Întors în Anglia, orașele Bristol și Londra îl admit în categoria socială onorifică a „burghezilor îi beri". Este decorat cu ordinul Băii și i se acordă o pensie anuală de o mie de lire sterline. În memoriul înaintat cu acest prilej sunt menţionate următoarele fapte de arme: participare la 4 bătălii navale între flote; participare la 3 lupte pe șalupe canoniere și la acţiuni care au dus la capturarea a trei orașe; serviciu timp de patru luni în rândul trupelor de marină operând la uscat; participare la două asedii; contribuţie directă la capturarea a șapte vase de linie, șase fregate, patru corvete și 11 nave corsar; distrugerea a 50 de nave comerciale; participare personală la 120 de lupte. În cele ce urmează vom vedea că Nelson a câștigat și alte mari victorii navale, la Abukir și Trafalgar, victorii care au eliminat definitiv flota franceză din lupta pentru stăpânirea mării.

După Paul Chack, ofiţer de marină francez și cunoscut istoric naval, Nelson

n-a fost „nici mare strateg, nici mare tactician”[48]. El a fost însă un războinic în adevărata accepţie a cuvântului și un comandant de un curaj nemăsurat”. „Acest amiral chior, ciung, mic, palid, nervos, agitat, și suferind de rău de mare, este — scrie P. Chack — cel mai prodigios conducător de oameni…”[49]. El a izbutit să im prime tuturor comandanţilor din subordine concepţiile sale în așa măsură, încât aceștia acţionau ca „o bandă de fraţi”[50]. Această identitate de vederi între Nelson și subordonaţii săi a dat naștere cunoscutei expresii, folosită în istoriografia navală de „Nelson touch”.

Dar să ne reîntoarcem la Egipt și la proiectata debarcare franceză pe aceste meleaguri. Franţa, între timp, continuă pregătirile sale militare în ritm febril. La 2 aprilie 1798, escorta convoiului ce trebuia să transporte trupele este concentrată la Toulon, sub comanda amiralului Brueys, cuprinzând 13 vase de linie și șase fregate. Flota destinată pentru Egipt număra în total 338 de veliere (nave de război și de transport), și era concentrată la Genova, Civitavecchia, Marsilia, Toulon și în porturile Corsicii. Armata destinată cuceririi Egiptului avea 36.000 de oameni și 171 de tunuri și mortiere. Celor 36.000 de soldaţi li se adăugau 13.000 de marinari și artileriști de pe escadra de escortă. Din expediţie urma să facă parte și „Comisia științelor și artelor”, compusă din 165 de persoane, care trebuia să facă cercetări asupra marilor vestigii lăsate de vechiul Egipt:

În legătură cu posibilitatea escadrei lui Brueys de a înfrunta un atac al lui Nelson. Napoleon era foarte opt mist, socotind că cele 13 nave ale escadrei engleze erau, așa de altfel s-a și exprimat, de o valoare mediocră. El a scris: „Escadra lui Nelson este una dintre cele mai slabe pe care Anglia le-a trimis în serviciu pe mare în acest din urmă timp”. Dacă Napoleon era optimist, marinarii erau însă mult mai sceptici, mai ales în ceea ce privește capacitatea de luptă a escadrei franceze. Rrueys, comandantul escadrei, se plângea de marea înghesuială de oameni de pe punţile vaselor de linie și a fregatelor, de armamentul de proastă calitate, de slaba instruire a echipajelor. Nave ca „Peuple Souverain”, „Conquorant”, și „Guerrier” erau într-o stare deplorabilă. Același Brueys a notat că „dacă englezii ar apărea numai cu 10 vase, nu s-ar putea garanta nicio șansă de succes”.

Deplasarea spre Egipt a escadrei și a flotei de transport franceze și a escadrei engleze de urmărire s-a desfăşurat într-un mod ciudat. Cele două forţe navale nu s-au întâlnit niciodată pe tot timpul traversadei, deși, Nelson a căutat în permanenţă să-i intercepteze pe francezi. Urmărirea pe scurt a acestei traversade, în care hazardul a avut un mare rol, socotim că este deosebit de interesantă. În orice caz, cei doi adversari puteau foarte greu să calculeze unde anume se putea găsi celălalt la un moment dat. Brueys și Napoleon nu știau nimic despre deplasările escadrei

---

[48] PAUL CHACK, p. 6

[49] *Ibidem,* p. 7.

[50] *Ibidem,* p. 8

engleze, iar Nelson, (fin cauza secretului bine păstrat de francezi, n-a cunoscut cu certitu dine decât în ziua de 28 iulie 1798 care era destinaţia flotei franceze.

La 19 mai 1798 deci, Brueys pleacă din Toulon. Pe drum i se alătură diferitele convoaie de transport, iar la 9 iunie ajunge la Malta, fără a fi câtuși de puţin stingherit de englezi. Dar unde erau navele lui Nelson? în noaptea *de* 20 spre 21 mai, amiralul englez s-a deplasat în sudul Sardiniei, ca să repare arborada navei „Vanguard". Revenit în faţa Toulonului la 31 mai, el a constatat cu stupoare că portul era gol. la 22 iunie, Nelson află că Brueys a părăsit Malta cu trei zile înainte, adică la 19 iunie. Șansele de întâlnire erau mari, deoarece nu mărul de obiective al francezilor — e vorba de punctele de debarcare ale lor — devenise foarte redus: Constantinopol, Cipru, Creta, Egipt. Prin intuiţie Nelson a ales Egiptul și și-a îndreptat Imediat escadra spre Alexandria. După poziţiile celor două flote, posibilităţile de a stabili contactul au fost foarte numeroase între 24 și 26 Iunie. Ciocnirea însă n-a avut loc, deoarece Brueys s-a îndepărtat din drum, deplasându-se spre coasta de sud a Cretei pentru a aduna convoiul împrăștiat de un vânt prea puternic. În acţiunea lui de urmărire, Nelson a fost deservit de viteza superioară a escadrei sale. Astfel, la 29 iunie, Nelson ajunge la Alexandria, dar nu zărește nimic. Brueys încă nu sosise din cauza vitezei reduse a navelor de transport. Amiralul englez pleacă atunci în grabă spre nord, spre Asia Mică, apoi spre vest, atinge Moreea și la 20 iulie este în Sicilia. Între timp, la 1 iulie, deci la trei zile după plecarea lui Nelson, flota franceză ajunge, în sfârșit, în faţa Alexandriei. Fregata „Junon", trimisă de Brueys în recunoaştere, se află acolo din după amiaza zilei de 29 iunie. O briză prea slabă i-a încetinit însă mersul, împiedicând-o să ajungă la — Alexandria în ziua de 28 iunie și să cadă astfel drept în mijlocul escadrei engleze.

Debarcarea trupelor avu loc în mare grabă, pe o coastă dificilă și pe o mare agitată. „Amirale, a spus plin de îngrijorare Napoleon, nu avem timp de pierdut. Norocul nu îmi dă decât trei zile; dacă nu profit suntem pierduţi". La 2 iulie Alexandria este cucerită, la 21 — mamelucii sunt învinși în celebra bătălie de la Piramide, la 23 – Cairo este ocupat.

După debarcare, pentru escadra francezi, în vederea realizării siguranţei ei, se prezentau trei soluţii: intrarea în portul Alexandria, care dispunea de un golf vast și ușor de apărat; plecarea în Corfu sau căutarea unui loc de ancoraj aproape de Alexandria. Soluţia adăpostirii în Alexandria a fost înlăturată, deoarece sondajele au arătat că intrarea în golf era inutilizabilă din cauza adâncimilor prea mici. La deplasarea în Corfu s-a renunţat, din cauza lipsei oricăror posibilităţi de aprovizionare în Insulele Ionice. Rămânea deci a treia soluţie, găsirea unui loc de ancoraj aproape de Alexandria. A fost deci adoptată această soluţie, care, până la urmă, s-a dovedit plină de consecinţe catastrofale pentru întreaga campanie din Egipt

Astfel, în ziua de 2 iulie 1798 ancoră la Abukir, la câteva leghe est de Alexandria. Acolo fu găsit, în sfârşit, de Nelson, în după-amiaza zilei de 1 august.

Abukir este un golf deschis, cu o lungă plajă de nisip pe marginea lacului

Maideh, apărat numai la nord-vest de un pinten stâncos în prelungirea căruia se afla o insuliţă și câteva stânci. Pe vârful pintenului și pe insuliţă fuseseră făcute, în grabă, unele fortificaţii pe care erau amplasate câteva tunuri. Escadra franceză ora anco rată pe o linie orientată aproximativ nord-sud, la o distanţă de trei mile de coastă. Nava din cap, „Guerrier", se afla la o distanţă de 3.000 de metri de insuliţă. Fregatele și navele mici erau plasate între escadră și plajă. În larg nu se afla nicio navă de cercetare. La bord nu se găseau alimente și apă decât de pe o zi pe alta, astfel că aproape tot timpul o mare parte din echipaje se afla la ţărm pentru aprovizionare.

În ziua de 1 august 1798. Nelson, după ce cercetă din larg Alexandria și nu văzu nimic, spre ora două după amiază zări surprins toată escadra franceză ancorată la Abukir. Pentru francezi apariţia englezilor a constituit o surpriză foarte neplăcută, deoarece o mare parte din echipaje erau la uscat după apă și hrană.

Alarma fu dată la ora trei după-amiază, dar francezii credeau că atacul va fi lansat doar a doua zi, astfel că mai multe nave nu luară decât în parte măsurile regulamentare de luptă; Bruey» și-a consultat totuși subalternii pentru a vedea ce plan să adopte. Singur Du Chayla propuse să se ridice ancora și să se dea lupta în mișcare. Aceasta însă nu era posibil, deoarece la bord nu erau oameni suficienţi. De pildă, vasul de linie „Orient" nu avea la bord decât câţiva ofiţeri și timonieri, iar fregata „Srieuse" avea doar 60 de oameni prezenţi. Șeful de stat-major al escadrei, Ganteaume, și amiralii Decres și Villeneuve, propuseră lupta la ancoră, ceea ce Brueys acceptă. Amiralii francezi credeau că poziţia lor era foarte puternică și că Nelson nu va putea ataca decât pe la ariergarda escadrei, adică acolo unde erau cele mai puternice nave. În plus și atacarea ariergărzii ar fi fost îngreunată, deoarece vântul sufla de la nord-vest, adică împotriva eventualei direcţii de înaintare a englezilor.

Geniul lui Nelson dejucă însă toate aceste planuri. Amiralul englez concepu următoarea manevră: executarea cu toată escadra sa a unui atac concentrat asupra avangardei și centrului francez, în vederea realizării superiorităţii numerice. Semnalul de luptă pe care îl dădu fu formulat astfel: „Eu am intenţia să atac avan garda și centrul, așa cum se aflu la ancoră, conform planului expus mai înainte"[51]. La ora șase seara, cu o bună briză de nord-est, comandantul Foley, cu „Goliath* ajun se în dreptul navei din cap franceze „Guerrier". Aici Foley avu o idee subită, care se dovedi extraordinară pentru mersul luptei. El se strecură cu nava sa între linia inamică și stânci. Fiind urmat de alte patru nave. În bordul celălalt al avangardei franceze manevrau alte trei nave engleze, în frunte cu vasul-amiral „Vanguard". Astfel asupra celor cinci nave din capul liniei franceze s-a concentrat din două părţi focul a opt nave engleze. Între timp nava engleză „Culloden* eșuă pe niște stând, fapt care a facilitat manevra celorlalte nave, întrucât ele au luat pe „Culloden* ca punct de reper și au evitat astfel stâncile. Navele engleze din ambele

---

[51] OLIVER WILLIAM STEVENS et ALLAN WESTEOTT, p.267.

borduri ale liniei franceze mai înaintară câteva sute de metri, după care ancorară și ele. La ora șase şi jumătate seara, șapte vase franceze erau angajate din două părţi de 11 vase engleze, deci aproape toată escadra lui Nolson. A urmat o bătălie de noapte în care tunurile engleze au făcut ravagii. Totuşi și tirul francez, cu tot numărul incomplet al servantelor, s-a făcut simţit Vasul de linie „Bellerophon", grav lovit, a trebuit să părăsească lupta. La ora zece și cinci minute, seara, nava-amiral franceză „Orient" a sărit în aer. Brueys, cu trei răni grave, a dispărut eroic în această catastrofă. Bilanţul definitiv al luptei a fost dezastruos pentru francezi: 2 vase scufundate și nouă capturate. Es cadra care a dus armata franceză în Egipt încetase să mai existe. Francezii au avut, conform datelor oficiale, 1 700 de morţi, 1.500 de răniţi, 3.000 de prizonieri, iar englezii 218 morţi și 677 de răniţi. Au scăpat doar două vase ale ariergărzii „Wilhelm Tel! – și „Généreux" și două fregate, „Diane" şi „Justice". Acestea, împreună cu amiralii Villeneuve și Decres, reușiră să ridice ancora la ora trei și jumătate și plecară spre Europa. Pe drumul lor de întoarcere, la 19 august, „Généreux" reuși să captureze vasul de linie englez „Leander. Trimis de Nelson în Anglia cu trofeele victoriei sale. A fost doar o foarte slabă consolare, după unul dintre cele mai mari dezastre din istoria marinei franceze.

De la bătălia de la Abukir la tratatul de pace de la Amiens

Înfrângerea navală de la Abukir a însemnat izolarea ar Matei franceze în Egipt. Napoleon devenise prizonierul propriei sale cuceriri. A urmat, la 9 septembrie 1798, declaraţia de război a Turciei împotriva Franţei. Pentru a preveni atacul armatei otomane, Napoleon pătrunde în Siria, dar suferă un eșec serios în faţa cetăţii Saint Jean d'Acre (1799).

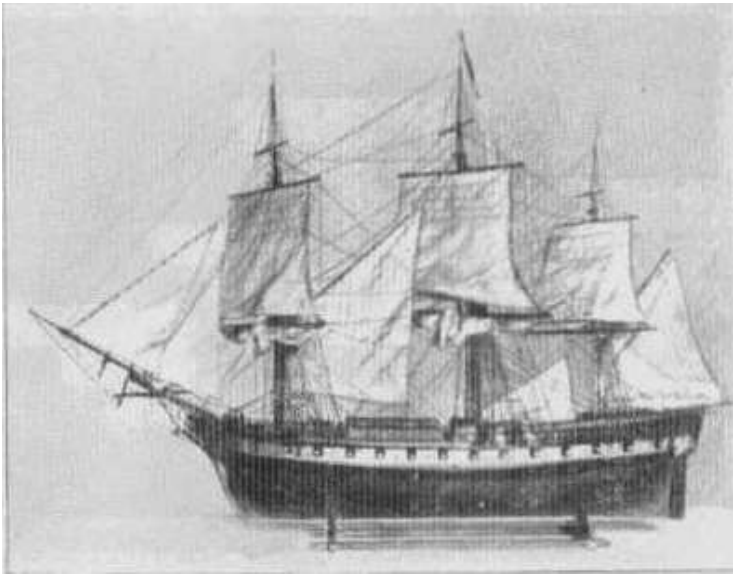
În Mediterana, o dată escadra din Toulon distrusă, flota engleză ocupă Minorca și asediază insula Malta. Ţarul Pavel I, la rândul său, declară și el război Franţei și, în virtutea tratatului de alianţă ruso-turc încheiat la 23 decembrie 1798, Rusia poate trimite prin strâmtori o escadră, lucru pe care ea îl și face, ocupând insulele Corfu și Ancona. În același timp, situaţia militară și diplomatică a Franţei devine din ce în ce mai grea: în primăvara anului 1799, a doua coaliţie este gata formată din Anglia – rămasă singură după Campoformio —, din Turcia, Rusia, cele două Sicilii și Austria. Pentru finanţarea eforturilor militare ale coaliţiei „aurul lui Pitt" stă cu largheţe la dispoziţia guvernelor interesate. La 20 iunie 1800, la Viena, se încheie un tratat între Anglia și Austria, potrivit căruia guvernul englez se obligă să acorde celui din Austria, în cel mai scurt timp, un avans de 2.000.000 de lire sterline.

Situaţia militară precară din Mediterana determină directoratul, după multe ezitări și în urma stăruinţelor presante ale lui Napoleon, să hotărască întreprinderea unei acţiuni navale de mare anvergură. În acest sens, la finele lunii decembrie 1798, a fost pregătită la Brest o puternică escadră formată din 24 de nave de linie, șase fregate, și șapte corvete. Comanda o avea ministrul marinei în persoană, amiralul Bruix. Misiunea escadrei era să — pătrundă în Mediterana și, profitând de superioritatea sa numerică, să distrugă, pe rând, forţele navale engleze care erau

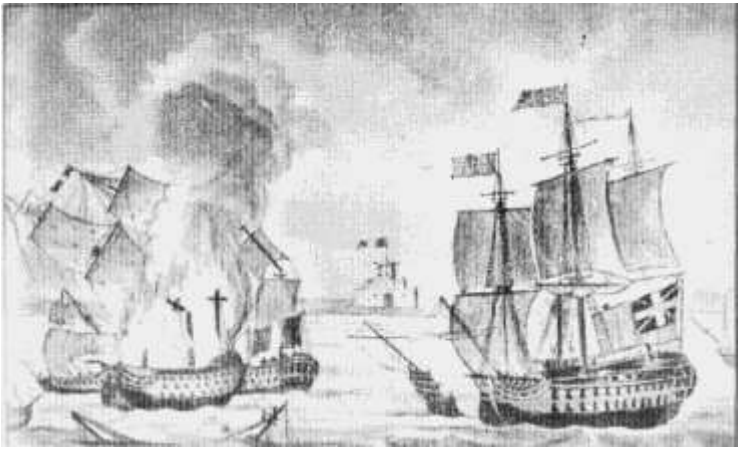
dispersate în diferite puncte. Escadra urma apoi să stabilească legătura cu armata franceză din Egipt, izolată de metropolă în anii bătăliei de la Abukir. În marșul ei spre Mediterana, escadra din Brest trebuia, conform ordinului, să evite orice luptă în ocean, cu toate că, așa cum stăteau lucrurile, o victorie împotriva escadrei engleze care bloca Cadixul ar fi fost pe deplin posibilă, dată fiind inferioritatea numerică a acesteia din urmă. De asemenea, se impunea a fi realizat secretul deplin al operaţiei pentru evitarea ciocnirii în Atlantic. Prin lansarea de informaţii false asupra unor operaţii în nord, ami ralul Bruix reuși să înșele vigilenta englezilor și părăsi în liniște Brestul, la 26 aprilie 1799. Aplicând consemnele primite, amiralul francez nu atacă la 4 și 5 mai 1799 forţa navală engleză de la Cadix, deși — repetăm — condiţiile îi erau extrem de favorabile; 24 de vase de linie franceză faţă de 16 engleze. La 13 mai, după ce lasă netulburată slaba divizie navală engleză de numai patra vase de linie de la Minorca, Bruix intră în Toulon. Urmă o serie de mișcări ale escadrei franceze în Mediterana apuseană, în care s-au făcut remarcate repeziciunea și buna executare a diferitelor deplasări. N-a fost îndeplinit însă niciunul dintre obiectivele principale: joncţiunea cu flota spaniolă, distrugerea forţelor navale inamice și sprijinirea forţelor franceze aflate într-o situaţie grea în insula Malta și în Egipt. Escadra, fără să fi realizat nimic deosebit, trecu apoi din nou în Atlantic. La 10 iulie era la Cadix, iar la 8 august 1799 reintră în Brest. Mediterana, după acest voiaj al francezilor, rămase din nou sub controlul ferm al flotei engleze, care, sub comanda lui Nelson, înăbuși, în împrejurări de loc onorabile pentru celebrul amiral englez, insurecţia antimonarhică din Regatul celor două Sicilii. Armata franceză din Egipt, după părăsirea Mediteranei de către escadra din Brest, rămase definitiv anihilată. Napoleon izbuti totuși să părăsească singur, în secret, locurile primului său eșec. După o traversadă în care fregatele „Muiron" și „Carrère" reușiră să evite de puţin întâlnirea cu englezii, Napoleon debarca la 8 octombrie 1799, la Frejus în sudul Franţei. De aici se îndreptă, în grabă, spre Paris, pentru a da cunoscuta lovi tură de stat de la 18 — 19 *brumar* (9 — 10 noiembrie) 1799, prin care directoratul fu înlocuit cu consulatul.

În timpul războaielor revoluţiei și ale imperiului ca și în vremea războiului american, s-a ridicat problema libertăţii mărilor pentru navele neutrilor. Franţa, îndeosebi, era interesată în menţinerea acestei libertăţi, deoarece datorită ei putea să eludeze blocusul exercitat asupra porturi lor ei de către navele engleze, aducând produsele străine de care avea nevoie cu vasele de comerţ ale statelor neutre. În acest sens, la 30 septembrie 1800, primul consul Bonaparte încheie cu Statele Unite tratatul de la Mortefontaine. Tratatul prezintă interes mai ales prin unele clauze de drept maritim pe care le conţine: libertate pentru navele comerciale ale fiecăreia dintre cele două părţi de a intra în orice port aparţinând inamicului; acceptarea principiului că pavilionul protejează încărcătura; reduce rea la maximum a listei de mărfuri considerată contra bandă de război; interzicerea navelor militare de inter cepţie de a vizita navele comerciale navigând în convoi, ele trebuind, în acest caz, să se mulţumească cu o simplă declaraţie a comandantului convoiului asupra încărcăturii transportate. Toate aceste prevederi,

ca și altele, au făcut ca Bonaparte să apară în ochii neutrilor în chip de apărător al libertăţii maritime.



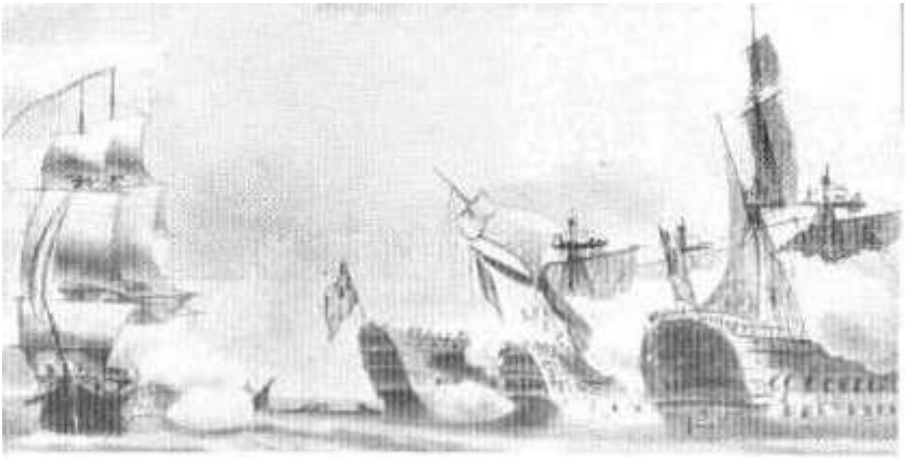
Fregata “Muiron” cu care Napoleon a fugit din Egipt



Stampă populară engleză reprezentând bătălia de la Abukir

Horatio Nelson

Silvestre de Villeneuve



Nava de linie franceză “Redoutable” în luptă cu trei nave de linie engleze - Trafalgar

Anglia nu putea admite, în mod integral, stipulaţiile tratatului de la Mortefontaine, mai ales cea privind interzicerea vizitării navelor navigând în convoi, deoarece creau condiţii favorabile contrabandei de război. Și cum Anglia nu ţinea să protesteze numai din punct de vedere juridic, ea provocă, cu bună știinţă, mai multe incidente legate în special de clauza mai sus amintită, adică de cea privind acţiunile de interceptare și control. Dintre aceste incidente cel mai cunoscut e cel petrecut la 25 iulie 1800, când o fregată daneză — „Freya" —, care escorta șase nave de comerţ, nedând ascultare somaţiei făcute de o escadră engleză de a se supune controlului, a intrat într-un violent duel de artilerie cu navele militare engleze. Fiind pur și simplu copleșită de tirul advers, „Freyau coborî pavilionul și se predă. La 10 august 1800 englezii, pozând în victime, adresară Danemarcei o severă notă di plomatică prin care cereau reparaţii și satisfacţie. Și pentru ca nota să aibă efect imediat, Londra trimise în apele daneze o escadră care ancoră în faţa portului Copenhaga. Văzând că lucrurile sunt foarte aproape de declanşarea unui război. Danemarca cedă pe toată linia, la 29 august 1800.

La sfârşitul lunii decembrie 1800. Puterile nordice, încă sub impresia incidentului „Freyau, semnară la Petersburg convenţii de neutralitate armată, care aveau același conţinut ca și tratatul încheiat de Bonaparte cu Statele Unite. În primăvara anului următor statele semnatare ale actului din decembrie 1800 trecură la acţiune: Danemarca ocupă Hamburgul și Lübeck, iar Prusia invadă electora tul de Hanovra, posesiune a regelui Angliei.

Anglia nu se lăsa însă intimidată, și nemaiașteptând nicio clipă — timpul nici nu lucra în favoarea ei — trimise în Baltica o puternică escadră comandată de bătrânul amirali Parker» cu Nelson în subordine. Scopul acţiunii: lichidarea ligii neutrilor printr-o lovitură decisivă aplicată forţelor navale daneze. Ajuns în apropierea portului Copenhaga, Nelson determină pe șeful său să accepte un plan cam îndrăzneţ, am putea spune chiar im prudent, de a cărui executare s-a însărcinat personal. Acţiunea preconizată de Nelson începe în ziua de 2 aprilie 1801. La ora 11, Nelson, cu pavilionul pe nava „Elefant", comandată de același Foley care se remarcase la Abukir. Urmat de alte 11 nave de linie intră pe canalul unde era așezată capitala Danemarcei. Canalul, cam strâmt, cu balizajul distrus, avea de-a lungul lui mai multe vase daneze de război și pontoane. Pe canal se mai găseau baterii plutitoare însumând peste șase sute de tunuri. Profitând de briza favorabilă, Nelson înainta pe canal cu destulă uşurinţă. Aceeași briză îl ţintui însă locului pe Parker cu restul escadrei la intrarea nordică a canalului. Danezii, după ce-i lăsară pe englezi să se apropie, deschiseră asupra acestora un puternic foc de artilerie, care provoca la bordul navelor de război ale Angliei însemnate pagube materiale și sângeroase pierderi în rândurile echipajelor.

Pentru a pune capăt acestui angajament, care amenința să devină un adevărat măcel Parker ordonă ridicarea semnalului numărul 39 care însemna „încetarea focului". Un locotenent zări semnalul și-i raportă lui Nelson, dar acesta se făcu că nu aude. Locotenentul, la rândul său, crezând că el n-a vorbit suficient de clar și de

Urc, repetă raportul, întrebând totodată dacă nu trebuie reprodus semnalul comandantului șef, în semn că a fost zărit și înţeles. Nelson, ca și cum nici acum n-ar fi auzit ce-i raportase ofiţerul, îi ordonă acestuia să privească cu atenţie pentru a-i spune dacă semnalul cu numărul 12 însemnând „luptaţi de aproape” mai este ridicat pe catargul navei sale amiral, „Elefant”, sau nu. Locotenentul ridică ochii în sus și-i raportă lui Nelson că semnalul este la locul său. Vădit mulţumit de cele raportate, Nelson se întoarse atunci spre Foley, căruia îi spuse că nu are de gând să respecte noul semnal, numărul 39. Apoi, ca și cum ar fi vrut să-l verifice pe locotenent, puse luneta la ochiul lipsă, scrută un timp marea, după care îi spuse lui Foley că locotenentul său s-a înșelat și, ca atare, n-are de executat niciun ordin nou. Între timp, tirul danez se înteţise. Din cauza puternicului foc de artilerie, cinci nave engleze eșuaseră, iar alte trei ridicaseră semnalele de naufragiu. Pentru a ieși din canal, devenit un adevărat culoar al morţii, escadra trebuia să treacă prin faţa ba teriilor din fortăreaţa Trei Coroane. A încerca o asemenea trecere ar fi însemnat sinucidere și, din această cauză. Nelson recurse la o stratagemă „diplomatică”. A arborat un drapel alb, iar un emisar al său plecă spre tabăra daneză pentru a cere un armistiţiu din raţiuni umanitare. În timp ce emisarul său trata cu prinţul moștenitor al Danemarcei, Nelson, profitând de întreruperea tirului, trecu în viteza cea mai maro prin faţa gurilor de tun, tăcute de astă dată și ieși în larg. După o săptămână, la 9 aprilie, Anglia și Danemarca semnau o convenţie, prin care statul danez, deși biruitor în această luptă, de teama repetării ei, se obligă să părăsească liga.

Învingătoare asupra Austriei la Marengo (iunie 1801), Franţa era în schimb în dificultate în Mediterana și în Egipt. La 5 septembrie 1800, Malta e biată cu asalt de englezi și garnizoana franceză este nevoită să capituleze. Anglia stăpânește deci, din nou, în centrul bazinului mediteranean o foarte puternică bază navală. În iunie 1801 a capitulat armata franceză de la Cairo, iar la 30 august încetară lupta și trupele franceze de la Alexandria. Egiptul era pierdut definitiv pentru Franţa, care, obosită de atâtea lupte, ca și ireductibila sa adversară de altfel, avea nevoie de un răgaz.

Negocierile de pace franco-engleze, devenite posibile prin înlocuirea lui Pitt cu Addington în februarie 1801, au început în aprilie 1801. La 1 octombrie 1801, ele s-au încheiat prin semnarea preliminariilor de la Londra. Când colonelul francez Lauriston sosi la Londra, aducând ratificarea actului de către primul consul, o mulţime, în delir, îi deshămă caii de la trăsură, purtându-l în triumf. Tratatul definitiv fu încheiat la Amiens, la 27 martie 1802, plenipotenţiar englez fiind lordul Cornwallis, iar plenipotenţiar francez Josef Bonaparte. Prin acest tratat, Anglia restituia toate coloniile cucerite de la Franţa și de la aliaţii ei, cu excepţia Ceylonului, luat de la olandezi și a Trinidadului, luat de la spanioli. Anglia se obliga să evacueze, în timp de trei luni, Malta, care urma să fie restituită cavalerilor ordinului Sfântul Ioan. Franţa se angaja să renunţe nu numai la Egipt, ci și la statele pontificale și la regatul Neapolelui. Tratatul recunoștea, de asemenea, independenţa Insulelor Ionice.

Tratatul de la Amiens a fost doar un fel de pauză pe care şi-o acordau cei doi adversari, pentru a-și reorganiza forţele, în vederea reluării și mai înverșunate a luptei. Aici trebuie spus că singură prezenţa trupelor și a flotei franceze în Belgia poate fi considerată unul dintre argumentele cele mai puternice, pledând pentru provizoratul păcii de la Amiens. Anglia nu putea admite, în niciun chip, ca Ţările de Jos să fie ocupate de o mare putere continentală, care putea să le folosească oricând ca bază de plecare pentru o debarcare pe ţărmurile ei.

Trafalgar

Pacea de la Amiens, după cum au anticipat mulţi, n-a constituit decât un scurt răgaz pe care și l-au acordat atât Franţa, cât și Anglia în lupta lor de durată pentru stăpânirea mărilor. Această luptă se va încheia trei ani și jumătate după Amiens, cu victoria definitivă a Angliei în bătălia de la Trafalgar. Înfrângerea francezilor la Trafalgar a fost estompată însă în faţa contemporanilor de spectaculoasa victorie de la Austerlitz — „bătălia model", cum au numit-o specialiștii în istorie militară. Trebuie totuși recunoscut că zdrobirea flotei lui Villeneuve a avut consecinţe incomparabil mai mari — am putea spune decisive — decât strălucite victorie din platoul Boemiei din ziua de 2 decembrie 1805.

În lupta sa directă cu Anglia, începută cu campania din Egipt, Napoleon nu urmărea numai victoria pe plan militar, ci și pe plan comercial. În acest sens, el a reluat politica comercială, colonială și maritimă a vechiului regim, cu caracteristicile ei colbertiene. Politica mercantilistă a lui Napoleon ca și colonialismul lui brusc au rele vat, aşadar, Angliei marile pericole care continuau să existe pentru imperiul ei colonial.

Știm că Anglia îşi asigurase monopolul traficului cu produse coloniale. De la Londra un continent întreg cumpăra cafea, ceai, zahăr, mirodenii. Napoleon, nemulţumit de dependenţa Europei — deci și a Franţei — de Anglia, a preconizat, pentru a se dispensa de piaţa engleză, exploatarea cât mai intensă a Antilelor franceze. În același timp și în același scop, el a căutat să întreprindă exploatarea Louisianei, ca și întărirea, în general, a poziţiilor franceze în America de Nord. Profitând de răscoala populaţiei de culoare din San Domingo, izbucnită din cauza reintroducerii sclaviei, Napoleon trimite acolo pe cumnatul său, generalul Leclerc, cu o armată de 35.000 de oameni, pentru a reprima pe răsculaţi.

Expediţia din San Domingo, cu toate că, în cele din urmă, a fost o nereușită pentru francezi, a îngrijorat guvernul și amiralitatea engleză. S-a văzut că marina franceză era în stare — ca și în cazul acţiunii din Egipt – să transporte la mare distanţă o considerabilă armată de debarcare. S-a mai văzut, de asemenea, că ambarcarea trupelor pentru San Domingo nu s-a făcut într-unul din porturile franceze, ci în localitatea olandeză Flessingen, ceea ce însemna că amiralitatea engleză trebuia să supra vegheze întreaga coastă atlantică a Europei apusene, fapt care necesite mobilizarea unor forţe mult mai mari.

Cea de-a doua operaţie pe care o întreprinde Franţa pe continentul american,

cea din Louisiana, s-a încheiat, și ea, printr-un eșec.

Statele Unite, îngrijorate de prezenţa trupelor franceze la graniţele lor, au avertizat Franţa că în cazul în care vor rămâne în această zonă, ele vor fi nevoite să treacă de partea Angliei. Pentru a nu mări numărul adversarilor săi, Napoleon începu negocieri cu Statele Unite în aprilie 1803, care au luat sfârşit la 3 mai, același an, prin vinderea Louisianei de către francezi în schimbul sumei de 80.000.000 de franci.

Aceleași tentative de consolidare a poziţiilor strategice și economice franceze au fost întreprinse de Nanoleon în Marea Mediterană și în Orientul îndepărtat. Pentru început, au fost trimise mai multe misiuni militare și comerciale. Jean Bon Saint-Andre fost reprezentant al statului din timpul revoluţiei pe lângă escadra de la Brest, a fost trimis în Africa de nord. La întoarcere, a redactat un amplu raport în care susţinea teza atacării Algerului, indicând în același timp și punctele cele mai favorabile pentru debarcare. O altă misiune, condusă de colonelul Sebastiani, a străbătut Tripolitania, Egiptul și Siria. Cavaignac a fost trimis la Mascat, în Golful Persic, pentru a instala acolo un consulat francez, în realitate un punct de observaţie. La rândul ei, marina a primit ordin să recunoască marca insulă Madagascar. În suita aceasta de misiuni speciale mai este de amintit numirea generalului Decaen în funcţia de căpitan general al comptuarelor franceze din India (iunie 1802) și trimiterea lui Cavaignac în India (martie 1803), în fruntea unui stat-majorimport ant, pentru a pregăti de luptă, împotriva Angliei, trupele de cipay.

Toate aceste acţiuni, după cum era și de așteptat, au neliniștit în gradul cel mai înalt atât guvernul englez, cât și cercurile de afaceri din City. De la neliniște s-a trecut curând la acte ce nu puteau să prevestească nimic bun: Anglia a refuzat să părăsească Malta, iar Franţa a de clarat că nu pleacă din Olanda. Ciocnirea era inevitabilă și ea a fost grăbită de publicarea raportului colonelului Sebastiani în gazeta oficială „Monitorule din 30 ianuarie 1803. Pe un ton de bravadă, tânărul ofiţer francez trasa, în raportul amintit, un adevărat plan de recucerire a Egiptului care se găsea încă sub ocupaţie britanică. Ziarul londonez „The Times" replică imediat, publicând în coloanele sale un articol presărat cu adjective dezagreabile la adresa învinsului din Egipt, generalul Bonaparte. Articolul din „The Times" a iritat la culme pe irascibilul prim-consul și, din acest moment, toată lumea a înţeles că zilele de pace erau numărate. Anglia, dându-și și ca seama că războiul nu va întârzia să izbucnească, trecu la măsuri de apărare, dublând efectivul marinei militare.

La 26 aprilie 1803, ambasadorul Angliei la Paris, lordul Whitworth, prezentă Franţei un adevărat ultimatum, iar la 12 mai ambasadorul fu rechemat la Londra. În continuare, amiralitatea engleză a ordonat capturarea tuturor vaselor de comerţ sub pavilion francez. Napoleon a răspuns prin arestarea tuturor englezilor rezidenţi în Franţa și prin ocuparea Hanovrei și a porturilor napolitane. La 18 mai 1803, în largul insulei Ouessant au fost schimbate primele lovituri de tun „neoficiale", pentru ca la 20 mai 1803 Anglia să se declare în mod oficial în stare de război cu Franţa.

În noua confruntare cu Anglia, Napoleon avea de partea sa Olanda, ceea ce

însemna că Franţa putea dispune de mai multe baze de atac. În schimb, flota franceză lăsa mult de dorit; împreună cu flota olandeză abia însumau 70 de nave de linie.

Conștient de slăbiciunea pe mare a Franţei, Napoleon și-a îndreptat privirile spre Spania. Conform tratatului din 19 octombrie 1803, Spania se obligase să-și păstreze, în cazul unui conflict, neutralitatea în schimbul unor subsidii de 6.000.000 de livre lunar. Napoleon însă avea nevoie de ceva mai mult: de concursul flotei spaniole. După negocieri laborioase, influentul ministru spaniol, Manuel Godoy, acceptă să împingă Spania în război, la 14 decembrie 1804. Schimbarea politicii spaniole a fost, de altfel, facilitată și de atitudinea nu prea înţeleaptă a Angliei, care capturase patru fregate spaniole pe motiv că ele ai fi adus din America banii cu care Franţa plătea neutralitatea Madridului.

Spania intră deci în luptă alături de Franţa cu flota ei despre care se declarase că avea 57 de nave de linie și 38 de fregate, deci destul de numeroasă. Din nefericire însă, pentru cei doi aliaţi, cifrele de mai sus figurau doar pe hârtie, marina militară spaniolă fiind în realitate mult mai redusă.

Napoleon trecu apoi la întărirea poziţiilor sale maritime și în Mediterana. Pentru a folosi pe de-a întregul resur sale navale ale Genovei — în vase și marinari — Napo Leon anexă Liguria, unde exista o bază navală de prim ordin, Spezia. Tot pe planul pregătirii strategice generale a războiului împotriva forţelor britanice din Mediterana. Napoleon se proclamă rege al Italiei la 26 mai 1805, considerându-se continuator al regilor longobarzi. Trebuie amintit că proclamarea ca rege al Italiei a fost precedată de două acte deosebit de importante pentru mersului terior al evenimentelor: la 16 — 18 mai 1804 a fost elaborată o nouă constituţie, prin care în Franţa era restau rată monarhia în forma ei imperială, iar la 2 decembrie același an, Napoleon se încoronă împărat al francezilor.

Măsurile luate de Anglia împotriva acţiunilor noului împărat care îi ameninţa dominaţia mondială au fost atât de ordin intern, cât și de ordin extern. În aprilie 1804, Addington demisionează și este rechemat din nou Pitt, care la 10 mai 1804 formează guvernul și accelerează pregătirile flotei și ale corpului de voluntari menit să.com bată o eventuală debarcare pe solul englez.

Paralel cu aceste pregătiri, Anglia poartă tratative cu Rusia, cu care semnează de altfel la 11 aprilie 1805, la Petersburg, un tratat de alianţă. Conform acestui tratat, Anglia se obliga să plătească 1 250.000 de livre annual „Pentru fiecare sută de mii de trupe regulate”, în timp ce Rusia se angaja să participe la proiectatele operaţiuni militare cu 115.000 de oameni.

Apoi Anglia a reușit să obţină adeziunea Austriei — 16 iunie 1805 — și astfel a luat naștere cea de-a treia coaliţie. Alianţa dintre Anglia, Rusia și Austria a mai fost completată de o serie de tratate bilaterale, încheiate de acestea cu state europene mai mici. Astfel, încă din iulie 1803 exista o convenţie secretă între Anglia și Regatul Celor două Sicilii. La 10 septembrie 1806 se semnează tratatul de alianţă ruso-napolitan, precedat la 1 martie 1805 de tratatul ruso-suedez și la 31 august 1805 de alianţa anglo-suedeză.

*

În istoriografia războaielor navale pentru bătălia din anul 1805 s-a adoptat, în general, formularea de „campania de la Trafalgar”. Bătălia de la 21 octombrie 1805, de lângă Cadix, prin care Nelson a distrus flota franco-spaniolă, comandată de Villeneuve, a fost rezultatul final al unei serii întregi de operaţii navale desfăşurate timp de 29 de luni (mai 1803 — octombrie 1805), având ca scop, din partea lui Napoleon, debarcarea unei mari armate pe ţărmul englez, iar din partea Angliei, împiedicarea acestei debarcări.

În mai 1803, când au fost reluate ostilităţile, ministrul marinei franceze n-a putut ordona decât armarea a 31 de vase de linie: 20 la Brest, patru la Rochefort și șapte la Toulon. Posibilităţile reale erau însă mult mai mici: în iunie 1803, abia 13 vase de linie erau în stare de a ieși în mare. Optimiștii considerau însă că acest număr va creşte ia 32 în toamna aceluiași an și la 56 spre finele lui 1804.

Ministrul armatei era amiralul Decrds, unul dintre o fi ţerii superiori scăpaţi din dezastrul de la Abukir. Considerat, în general, un organizator destul de priceput, minist rul făcea toate încercările pentru a pune pe picioare o forţă navală cât mai repede gata de luptă.

În afară de vasele de linie, marina franceză întâmpina mari greutăţi și în privinţa cadrelor superioare de comandament: amiralii. Astfel, încă din septembrie 1800, pentru a înlocui pe cei îmbătrâniţi și fără pregătire suficientă, au fost rechemaţi în activitate, fără discernământ, amiralii compromiși prin opiniile și actele lor contrarevoluţionare, ca Rosily, Missiessy, Magon. Villaret de Joyeuse, care reușise să înfrunte cu succes flota britanică la 1 iunie 1794, era departe de Franţa, ocupând postul de căpitan general în Antile. Amiralul Martin era prefect general la Rochefort, nemaiavând de ani de zile practica exercitării comandamentului pe mare. Alt amiral, Thevenard, prefectul maritim de la Toulon, de o valoare recunoscută, era însă îndepărtat de la comandă, deoarece, ca republican convins, blamase ascensiunea primului consul la imperiu. Cei mai capabili amirali francezi erau Bruix și Latouche-Trevilie. Amândoi aveau însă o sănătate șubredă. În august 1801, Latouche-Trevilie reușise, în două rânduri, să respingă cu succes două atacuri ale lui Nelson împotriva grupurilor de vase și șalupe de de barcare adunate la Boulogne. Mai târziu, Latouche-Treville va primi comanda escadrei din Toulon. Destinată unei mari manevre strategice, care trebuia să creeze condiţii favorabile deplasării peste pasul Calais a marii armate de debarcare comandate de Napoleon. La 20 august 1804, Latouche-Trevilie, cu sănătatea adânc sub minată, moare, în locul lui fiind numit Villeneuve, care, așa cum vom vedea mai târziu, nu va reuși să se ridice la înălţimea misiunii încredinţate.

Flota engleză, ca de obicei, avea o situaţie incomparabil superioară celei franceze din toate punctele de vedere. I-a trei luni de la declararea războiului, amiralitatea engleză a reușit să armeze 101 vase de linie și 125 de fregate. În mai puţin de un an, la începutul lui 1804, numărul navelor s-a ridicat la 189 de vase de linie și 226 de fregate. Efectivul era de 140.000 de oameni. Na vele engleze aveau calităţi combative superioare, cele mai multe dintre vasele de linie având trei punţi

şi dispunând de o artilerie foarte puternică. Echipajele erau foarte bine instruite, iar statele-majore navale serios pregătite și omogene. Organizarea marinei era încredinţată lordului Jervis, învingătorul de la Capul San Vincenţiu. Acesta avea în subordine amirali ca Nelson, Cornwallis, Collingwood care se detașau net de omologii lor din marina franceză.

Pentru debarcarea în Anglia s-a reluat planul flotilei din 1798. Din flotilă însă nu mai rămăseseră decât 28 de șalupe și 193 de vase mici, dintre care doar 27 erau uti lizabile. Pentru remedierea acestei situaţii, chiar înainte de izbucnirea ostilităţilor la 11 martie 1803, un ordin al primului consul hotărăște construirea a doua flotile naţionale la Dunkerque și la Cherbourg. La 24 mai 1803, pregătirile pentru construirea și organizarea flotilei erau terminate. Din Flandra până în Ţara Bascilor, pe ţărmuri și la gura fluviilor și râurilor care se varsă în ocean se construiesc, cu febrilitate, diferite tipuri de nave și ambarcaţii destinate transportării armatei de debarcare. La Boulogne 3.000 de muncitori lucrează la construirea de cantonamente pentru echipajele și trupele care vor fi concentrate pentru a merge în Anglia. Generalul Berthier este însărcinat de Napoleon să organizeze armata de in vazie, iar Bruix este numit amiral al flotilei care urma să transporte trupele în Anglia. Instrucţiunile primului con sul din 22 august și 20 septembrie prevedeau un nece sar de 2 008 nave și ambarcaţii de diferite tipuri pentru transportul armatei de debarcare. La începutul anului 1803 era deja gata un număr de 1 273 de nave de diferite tipuri. O situaţie globală din 20 iulie 1805 arată că în porturile Etaples, Boulogne, Wimereux, Ambleteuse, Calais, Dunkerque și Ostende erau concentrate 2 198 de nave puţind să transporte 160 920 de oameni și 8 745 de cai. Sumele planificate pentru construirea flotilei au fost iniţial fixate la 26.000.000 — 27.000.000 de franci. Cheltuielile totale au fost însă, după unele estimări, de zece ori mai mari decât cele planificate. Cu toate acestea, ele au rămas inferioare creditelor de 400.000.000 fixate ca cifre finale.

Din momentul începerii ostilităţilor, amiralitatea engleză a trimis în faţa fiecărui port francez câte o escadră de supraveghere. Aceasta trebuia să intervină la orice mișcare a forţelor navale franceze din portul supravegheat și să oprească deplasarea acestor forţe printr-o bătălie de distrugere. Dacă totuși una dintre escadrele franceze reușea să înșele vigilenţa escadrei de blocadă engleză și să iasă în larg, atunci aceasta trebuia urmărită cu toate mijloacele, ajunsă și constrânsă să dea lupta. În caz că escadra franceză nu era ajunsă sau se pierdea contacttul cu ea, atunci consemnul era ca escadra engleză de urmărire să se îndrepte spre Marea Minerii, care era, în mod obligatoriu, zona de concentrare a tuturor forţelor franceze destinate să susţină acţiunea de debarcare în Anglia. În Marea Mânecii staţiona în permanenţă principala flotă engleză comandată de lordul Cornwallis. Di viziile acestei flote apăreau unele după altele în faţa Brestului, gata să intervină la orice încercare de ieșire a flotei franceze. De altfel, flota franceză din Brest, comandată de Ganteaume, era mult inferioară forţelor navale engleze care o supravegheau. Ganteaume dispunea doar de 20 de vase de linie față de cele 25 ale lui Cornwallis, la care se mai adăugau încă 15 vase din micile escadre

ale lui Saumarez, Keith, Louis și Sidney Smith care pa trulau în Marea Mânecii și în pasul Calais. În total deci, englezii dispuneau de 40 de nave de linie fată de numai 20 ale francezilor. Din această cauză, Napoleon va încredinţa escadrei din Toulon executarea marii manevre strategice destinate să asigure, cel puţin pentru 12 ore, stăpânirea Mării Mânecii și a pasului Calais. Aceste 12 ore erau considerate ca intervalul de timp minim pentru traversarea mării de forţele de debarcare: „noi nu cerem prezenţa escadrei decât timp de 12 ore" a spus Napoleon"[52].

O mare importanţă în pregătirea operaţiei de debarcare a avut-o planul din 25 mai 1805. În acest plan și instrucţiunile din 2 iulie 1804, care îl completau, s-a precizat ideea intervenţiei forţelor navale franceze în pasul Calais, pentru apărarea apropiată a flotei de debarcare împotriva escadrelor engleze care exercitau supraveghe rea directă a acesteia. Conform planului din 25 mai și al instrucţiunilor din 2 iulie, escadra din Toulon, comandată de Latouche-Treville, trebuia să-și ralieze escadra din Rochefort a lui Missiessy, formând o grupare navală de 16 vase de linie și 11 fregate. Acestei grupări i se fixau următoarele misiuni: fie să forţeze intrarea în Marea Mânecii, fie să ocolească Irlanda cât mai în largul oceanului, pentru a apărea apoi prin surprindere în faţa portului Boulogne. În acest timp, escadra din Brest îşi va intensifica activitatea, obligând astfel grosul flotei engleze să se apropie cât mai mult de coastă pentru a lăsa, cel puţin o jumătate de zi, marea liberă flotilei de debarcare.

Moartea lui Latouche-Treville în august 1804 ca și con junctura internaţională nefavorabilă împiedicară executarea planului. În preziua debarcării începură negocierile dintre Anglia și Rusia și, totodată, a apărut perspectiva formării celei de-a treia coaliţii. Toate acestea îndreptară atenţia lui Napoleon spre continent. Totuși el nu dezarmă flotila de la Boulogne și nu abandonă planul debarcării, elaborând, la 2 martie 1805, un nou plan.

Astfel, la începutul anului 1805, deși coaliţia împotriva Franţei nu era încă încheiată, situaţia maritimă suferise însă două schimbări: la 4 decembrie 1804, Spania declarase război Angliei, ceea ce însemna că flota sa, numeric destul de importantă, putea să coopereze cu cea franceză, și a doua schimbare, escadra din Rochefort reușise să înşele vigilenţa engleză și să ajungă în Antile. Bazat pe aceste schimbări în dispozitivul general maritim, Napoleon elabora, la 2 martie 1805, un alt plan a cărui idee principală era realizarea unei concentrări a forţelor navale franceze în Antile. Amiralul Ganteaume trebuia să plece din Brest cu 21 de vase de linie și șase fregate (ordinul imperial din 24 martie), să deblocheze la El Ferrol o escadră de cinci vase de linie și să se alăture escadrei din Rochefort, aflată deja în Antile. Amiralul Villeneuve (succesorul lui Latouche-Treville la comanda escadrei din Toulon) urma să plece din Toulon cu 11 vase de linie și șase fregate pentru a se ralia la Cadix navelor spaniole disponibile, îndreptându-se apoi spre Antile, unde avea ordin să se întâlnească cu escadra din Rochefort. În Antile, Villeneuve,

---

[52] L. NICOLAS, p. 342.

conform ordinului, trebuia să aștepte 40 de zile escadra (fin Brest. Dacă aceasta nu sosea în timpul fixat, atunci escadra din Toulon trebuia să plece în Canare, unde urma să aștepte încă 20 de zile. Dacă concentrarea prevăzută nu s-ar fi realizat nici în Canare, atunci Villeneuve avea ordin să plece la Cadix și să aș trepte acolo noi instrucţiuni.

În ipoteza realizării concentrării prevăzute, planul prevedea ca Ganteaume, cu flota sa de 40 de vase de linie, să se deplaseze cât mai repede spre Marea Mânecii. Pe drum avea permisiunea să lupte cu escadrele inamice care i-ar fi ieșit în întâmpinare, după care trebuia să se în drepte direct spre Boulogne. În legătură cu această misiune, Napoleon i-a scris lui Ganteaume următoarele: „Dacă dumneavoastră mă veţi face stăpân în scurtul interval de trei zile, al pasului Calais, eu voi pune capăt destinelor și existenţei Angliei”[53]. Deci trebuia realizat acel „dacă” cerut de Napoleon…

Acest plan, în aparenţă deosebit de ingenios, nu ţinea seama de o serie de factori: depărtarea Antilelor, marile greutăţi de aprovizionare ale unor escadre acţionând la mare distanţă de metropolă, legăturile foarte dificile între comandantul suprem și comandanţii din subordine, cvasi-imposibilitatea în care se găsea escadra din Brest de a ieși fără luptă, vânturile și curenţii contrarii, precum și eventualele furtuni. Toţi acești factori, pe care Napoleon ca general de uscat nu i-a luat în considerare în mod suficient sau chiar de loc, au împiedicat concentrarea plănuită. Apoi Napoleon a uitat subit acel consemn expres dat de amiralitatea britanică tuturor comandanţilor săi de escadră: deplasarea imediată în Marea Mânecii a ori cărei formaţii care a pierdut contactul cu inamicul, con semn pe care totuși iniţial el l-a cunoscut. În sfârșit, mai trebuie arătat că dintre executanţii planului napoleonean doar Ganteaume era la curent cu toate intenţiile împăratului. Or, tocmai escadra acestuia a fost singura care nu și-a putut părăsi baza. Ceilalţi amirali francezi au fost trataţi cel mult ca aliaţi; ei n-au primit decât o parte din ordinele imperiale, la care s-au mai adăugat apoi și diferite contraordine ce au mărit confuzia.

Să vedem acum care au fost mișcările din cadrul acestei strategii oceanice, preconizată de Napoleon.

După o plecare ratată în luna ianuarie 1805, din cauza unei furtuni care i-a avariat navele, Villeneuve ridică ancora și iese din Toulon la 30 martie cu 11 vase de linie și cu șapte fregate. Nelson, care comanda escadra de blocadă, a aflat de ieșirea amiralului francez, dar l-a căutat la sud de Sardinia, deoarece Villeneuve a reușit să scape de navele engleze de eclerare. Ajuns în liniște la Cadix, Villeneuve și-a întărit escadra cu șapte vase de linie spaniole, o fregată și un bric. La jumătatea lunii mai 1805, toată această forţă navală aruncă ancora în rada de la Fort de France în Antile. Escadra din Rochefort, cu care trebuia să se întâlnească, plecase în Europa de o lună. Un ordin trimis acesteia, ca să-l aștepte în continuare pe

---

[53] J. TRAMOND, pp. 734 — 735.

Villeneuve, a sosit numai după plecarea escadrei. Iată doar un exemplu asupra greutăţii legăturilor maritime din acea vreme supuse vicisitudinilor meteorologice, problemă pe care Napoleon nu era în stare să o înţeleagă. În Antile, Villeneuve a primit ordinul lui Napoleon de a aștepta 35 de zile escadra din Brest. Dacă Ganteaume nu venea în acest interval de timp, ordinul prescris reveni rea lui Villeneuve în Europa, deblocarea și ralierea forţelor navale din El Ferrol și Brest și intrarea lui în Marea Mânecii. „De succesul sosirii dumneavoastră în faţa Boulogne-ului, scria Decrès lui Villeneuve, depind destinele lumii. Fericit amiralul — glăsuia mai departe mesajul — care va avea gloria să alăture numele său la un eveniment atât de memorabil”[54]. În același timp, lui Villeneuve i se ordonă o acţiune susţinută împotriva coloniilor engleze. Prin acest ordin se comitea o altă eroare: proviziile atât de preţioase ale escadrei urmau a fi irosite în acţiuni secundare, neţinându-se seama de marele interval de timp pe care-l comporta executarea misiunii principale: marș din Antile în Spania și apoi din Spania în Marea Mânecii.

La 8 iunie Villeneuve află de sosirea lui Nelson în Antile. Amiralul englez, după ce l-a căutat zadarnic pe adversarul său în Mediterana. Și-a da seama că acesta nu putea fi decât în Antile. Îndreptându-și imediat navele sale spre Gibraltar, el a ieșit în Atlantic, pe care l-a străbătut într-un timp record pentru acea vreme. Între timp, Villeneuve luase la cunoștinţă toate detaliile planului napoleonian. Pentru a păstra iniţiativa în marea operaţie de diversiune preconizată de plan, Villeneuve plecă spre Europa, fără să fi intrat în posesiunea unor noi ordine date de Napoleon. Aceste ordine au fost elaborate ţinându-se seama de noua situaţie, adică de imposibilitatea escadrei din Brest de a ieși la timp în larg. Pentru întâlnirea lui Villeneuve cu escadra din Rochefort se fixau două noi puncte de joncţiune: Vigo sau La Coruna. Cu cele cinci vase din Rochefort și cu cele nouă vase spaniole din El Ferrol se putea constitui o flotă de 40 de vase, care urma să fie opusă forţei navale engleze ce bloca Brestul, estimată la 25 — 30 de vase. În asemenea condiţii, Ganteaume ar fi putut, în sfârșit, ieși în mare, pentru a realiza planul de concentrare a maximum de forţe navale franco-spaniole.

Prin bricul „Curious”, care a urmărit escadra franco-spaniolă a lui Villeneuve, amiralitatea engleză a știut că aceasta se îndrepta nu spre Mediterana, ci spre golful Gasconiei. S-a constituit imediat sub comanda amiralului Calder, din escadrele care blocau El Ferrol și Rochefort, e forţă navală de 15 vase de linie. Această forţă se întâlni la 22 iulie 1805, în largul oceanului cu escadra lui Vil leneuve și dădu lupta denumită „15 împotriva 20”, după numărul vaselor de linie din cele două escadre. Lupta, dându-se pe ceaţă, a fost confuză. Spaniolii au pierdut două nave. După bătălie, timp de mai multe zile, Villeneuve a încercat să intre în portul El Ferrol, dar a fost oprit de vânturi contrare. În sfârșit, la 27 iulie izbutește să intre în baia de la Vigo, fără alimente, fără apă, cu navele avariate, cu echipajele obosite după o traversadă de 52 de zile. La 2 august fu făcută, în sfârșit,

---

[54] J. TRAMOND, p 740.

joncţiunea cu forţele spaniole din El Ferrol. Astfel că Villeneuve avea sub comanda sa 29 de vase de linie, șase fregate și patru corvete. Se punea acum problema realizării marii concentrări navale cu escadra Allemand din Rochefort (cinci vase) și escadra Ganteaume din Brest (21 de vase). Villeneuve părea înclinat să încerce operaţia de concentrare. Scrise lui Decrès la 3 august 1805 că va încerca să se apropie de Brest, iar în caz că englezii îl vor împiedica, se va retrage la Cadix. În aceeași zi, Napoleon, la Boulogne, inspecta o armată de peste 120.000 de soldaţi gata de plecare pe 2 343 de nave și ambarcaţii de diferite tipuri. Ultimul exerciţiu de ambarcare a corpului expediţionar n-a durat decât două ore, dovedind prin aceasta antrenamentul superior al trupelor. La 4 august, Napoleon le trecu în revistă pe 12 kilometri de plajă. La 8 august i se comunică despre angajamentul Villeneuve — Calder din 22 iulie și despre intrarea lui Villeneuve în baia de la Vigo.

În faţa ameninţării crescânde a debarcării, amiralitatea engleză a acţionat cu repeziciune, realizând la intrarea în Marea Mânecii concentrarea prevăzută a forţelor navale de ripostă. Calder, cu 14 nave, a sosit la locul de întâlnire în ziua de 13 august. Nelson, cu cele 11 nave ale sale, la 15 august Fu formată apoi o escadră de 18 nave, care se îndreptă imediat spre sud, pentru a-l întâlni pe Villeneuve. Napoleon a considerat această manevră o mare greșeală. Considerentul său se baza pe superioritatea numerică a escadrei franco-spaniole a lui Villeneuve faţă de escadra engleză detașată în sud. Napoleon uita însă un fapt esenţial: marea superioritate combativă a na velor engleze de trei punţi faţă de navele franceze și spaniole.

În pofida acestor manevre făcute de ambii adversari, n-a avut loc nici ciocnirea flotei aliate cu escadrele engleze, nici ieșirea forţelor navale franceze din Brest, nici apariţia în Marea Mânecii a unei mari forţe franco-spaniole, nici plecarea spre Anglia a flotilei de debarcare. În ce privește planurile lui Napoleon, acestea au întâmpinat trei obstacole: neefectuarea joncţiunii Villeneuve — escadra Allemand din Rochefort, hotărârea lui Villeneuve de a merge nu la Brest, ci la Cadix și situaţia internaţională.

Joncţiunea Villeneuve-Allemand, esenţială pentru reuşita operaţiei, dat fiind calitatea superioară combativă a navelor escadrei din Rochefort, trebuia să se facă fie între 29 iulie și 3 august la 40 de leghe vest de El Ferrol, fie între 3 și 13 august la Vigo. Prima întâlnire a fost ratată, deoarece Allemand n-a sosit la locul indicat. A doua întâlnire de asemenea nu s-a realizat, deoarece fregata „Didon", trimisă de Villeneuve să stabilească legătura, a fost capturată de inamic. La 14 august totuși, escadrele Villeneuve și Allemand se zăriră una pe alta, dar s-au evitat, luându-se drept inamice. În timpul acestor manevre menite să realizeze joncţiunea cu escadra Al lemand, îndoielile lui Villeneuve au crescut: el aprecia că escadrele engleze s-au concentrat la intrarea în Marea Mânecii, ceea ce l-a făcut să conchidă că inamicul obţinuse o mare superioritate numerică. Plecând de la această premisă, Villeneuve hotărî, în seara zilei de 15 august, retragerea flotei sale spre Cadix. Hotărârea lui Villeneuve dădea cu totul peste cap planul debarcării în Anglia. În același timp, această hotărâre a fost cu totul inoportună, deoarece, așa cum am

văzut mai înainte, concentrarea engleză n-a fost de durată, din flota adunată în Marea Mânecii o parte fiind deplasată spre sud. Dar trebuie adăugat că Villeneuve n-avea de unde să știe acest lucru.

La 20 august, flota franco-spaniolă intră în Cadix, de unde va ieși peste două luni, când avea să fie nimicită în dreptul capului Trafalgar. Am văzut că la 11 aprilie 1803 a fost încheiată alianţa anglo-rusă, care a constituit baza coaliţiei a treia. Cu toate acestea, Napoleon, n-a abandonat planurile sale privind debarcarea. La 22 august, el cere Prusiei încheierea imediată a unui tratat de alian că al cărui preţ era Hanovra, de mult revendicată de guvernul din Berlin. În aceeași zi, el scrie lui Ganteaume să fie gata să iasă din Brest, iar lui Villeneuve să se în drepte imediat spre Marea Mânecii: „Anglia este a noastră! noi suntem cu toţii gata, totul este ambarcat", încheie împăratul ordinul său către Villeneuve. La 23 august, Napoleon dă instrucţiuni pentru a se face faţă unei duble eventualităţi: începerea imediată a acţiunii de debarcare dacă escadrele de sprijin sosesc în Marea Mânecii, sau marș spre Germania al marii armate pentru a împiedica joncţiunea austro-rusă, dacă escadrele de sprijin nu sosesc la timp în Marea Mânecii. La 25 august au fost date ordine pentru marșul spre est al armatei. Dar nici în acest moment, speranţa debarcării nu era încă pierdută. În sfârșit, veni și ziua de 1 septembrie 1805, când lui Napoleon i se comunică intrarea escadrei Villeneuve în Cadix. A doua zi, împăratul primi două rapoarte: unul al lui Villeneuve prin care acesta motiva acţiunea întreprinsă, și altul al generalului Lauriston, comandantul trupelor am balate la bordul escadrei. Primul raport era plin de motivări strategice, în timp ce cel de-al doilea arăta ca un veritabil act de acuzare. Lauriston, fără o prea mare introducere, prezenta starea deplorabilă a escadrei. El compara escadra cu o flotă comercială care se teme de atacul a 4 — 5 vase. „Căpitanii nu vor să facă nimic", mai spunea el, iar „disciplina este în întregime slăbită". Cauza tuturor acestor rele, după părerea generalului, este a-mi ralul comandant. La primirea acestor vești, Napoleon se înfurie cumplit și scrise imediat lui Decres: „Villeneuve este un mizerabil care trebuie izgonit cu rușine. Fără entuziasm, fără curaj, el ar sacrifica totul numai ca să-și salveze pielea"[55].

La 30 august 1805, Napoleon decretă demobilizarea floti lei de debarcare. La 3 septembrie, știrea parveni în Anglia, fiind întâmpinată cu o imensă ușurare; coșmarul invaziei, al ruinei totale a ţării, dispăruse. Rămânea însă flota lui Villeneuve care putea oricând fi folosită de Napoleon pentru noi acţiuni împotriva Angliei. Aceasta trebuia deci nimicită.

La începutul lunii septembrie au fost trimise lui Villeneuve noi ordine, prescriindu-i să părăsească portul cu prima ocazie favorabilă și să se îndrepte spre Neapole. La 17 septembrie, Villeneuve, devenit indezirabil în ochii lui Napoleon, fu înlocuit cu viceamiralul Rosily, căruia i se dădură, la 18 septembrie, noi instrucţiuni prin care i se impuneau o serie de restricţii privind ieșirea din Cadix. Aceasta trebuia

---

[55] J. TRAMOND, p. 746.

să efectueze numai dacă existau toate garanţiile că flota va ajunge cu bine la Neapole. Cu alte cuvinte, era exclusă orice întâlnire cu flota engleză.

În timpul șederii la Cadix, Villeneuve, copleșit și demoralizat de situaţia grea în care se afla, intrat în dizgraţia împăratului, pentru a înlătura îndoielile privind curajul și lealitatea sa, a recurs la o soluţie extremă: ieșirea din Cadix și acceptarea luptei cu escadra lui Nelson, care asigura blocada portului.

În dimineaţa zilei de 21 octombrie, ţinând seama de vântul care îi era favorabil și de inferioritatea numerică a lui Nelson, dădu ordin de ieșire.

Villeneuve dispunea de 33 de vase de linie, dintre care 18 spaniole, comandate de amiralul Gravina, șapte fregate și de o artilerie numărând 2 856 de tunuri. Nelson avea 27 de vase de linie și șase fregate cu 2 314 tunuri. Comandantul secund al flotei, care va prelua comanda după moartea lui Nelson, era viceamiralul Colingwood. Navele engleze, deși inferioare numericește, erau însă superioare ca valoare combativă: Nelson avea șapte nave de trei punţi, în vreme ce Villeneuve avea doar patru, dintre care menţionăm pe „Santissima Trinidad". Sub pavilion spaniol, cu 130 de tunuri.

Planul lui Nelson a fost expus comandanţilor de navă englezi prin cunoscutul *Memorandum* din 9 octombrie 1805. Ideea principală era concentrarea atacului asupra unei părţi a flotei inamice, în vreme ce cealaltă parte urma să fie împiedicată să dea ajutor printr-o serie de manevre. În ipoteza că adversarul era sub vânt, ceea ce s-a și întâmplat, trebuiau formate două grupe de atac. Grupa căreia îi revenea misiunea principală trebuia să străpungă linia inamică, apoi să izoleze și să nimicească ariergarda. Această grupă, compusă din 16 nave, era comandată de Collingwood și avea deplină libertate de manevră. „Dar — spunea mai departe *Memorandum-ul* – niciun căpitan nu putea fi mulţumit, dacă n-a reușit să plaseze nava sa bord la bord cu o navă inamică"[56]. Cu alte cuvinte, toate navele escadrei trebuiau să se angajeze în luptă cu toată energia. „Când le-am explicat — *Nelson — touch* scrie autorul *Memorandum*-ului — a fost ca o comoţie electrică. Mai mulţi dintre ei aveau lacrimi în ochi. Toţi au aprobat. Era nou. Era original. Era Simplu" „Banda de fraţi", care învinsese la Abukir, era pregătită și la Trafalgar.

Villeneuve, cu toată demoralizarea sa, a prevăzut manevra engleză de distrugere a ariergărzii. În ordinul de luptă menţionează pe larg acest fapt Dar el considera că nu are nici timpul, nici mijloacele pentru a executa o contramanevră celei engleze. De altfel, așa ceva era contrariu obiceiurilor marinei franceze a epocii. „Noi avem o tactică navală depășită, scrie amiralul francez, noi nu știm decât să ne așezăm în linie, ceea ce așteaptă și inamicul; eu n-am nici timpul, nici mijloacele, nici posibilitatea de a adopta o alta (tactică, *N.N.)* cu comandanţii cărora li sau încredinţat navele celor două marine" (franceză și spaniolă *N.N.).* Totuși Villeneuve constitui o escadră de observaţie, sub comanda amiralului spaniol Gravina, gata să intervină în punctele ameninţate.

---

[56] L. NICOLAS. p. 347.

Cu câteva ore înainte de începerea luptei, Villeneuve și ofiţerii săi în mare ţinută, cu toate decoraţiile pe piept, prezentară echipajelor vulturul imperial, pentru a-i încuraja. Vulturul imperial fu apoi ridicat la arborele mare ai navei amiral „Bucentaure". Amiralul francez reaminti apoi cu tărie subordonaţilor săi că „orice căpitan care nu va fi în foc, nu va fi la postul său[57].

După ce s-a îndreptat spre sud, în direcţia Gibraltar, la apariţia escadrei lui Nelson, Villeneuve ordonă ca toate navele să întoarcă cu 180° și să se îndrepte spre Cadix. Această manevră arăta o dată mai mult lipsa sa de in credere în escadrele pe care le comanda. Mai multe nave, nereușind să execute manevra ordonată, n-au putut să-și reia locul în linia de șir, iar escadra de observaţie era destul de departe de grosul formaţiei.

Focul fu deschis cu puţin înainte de amiază, la ora 11,43 de vasele spaniole aflate în centrul liniei. Englezii înaintau spre franco-spanioli în două coloane mal mult sau mai puţin ordonate. Coloana din nord, compusă din 11 vase de linie, era comandată, personal, de Nelson care avea pavilionul pe „Victory". Coloana din sud, cu 16 nave, era comandată de Collingwood cu pavilionul pe „Royal Sovereign". Când s-a apropiat de inamic, Nelson dădu ordin să se ridice la catargul mare semnalul me morabil: *„England expects every man will do his duty"* (Anglia așteaptă de la fiecare să-și facă datoria). Apoi ordonă ridicarea semnalului „nr. 16" (luptaţi de aproape), semnalul de la Abukir și Copenhaga.

Nelson și-a îndreptat din prima clipă a luptei nava sa spre vasul-amiral francez „Bucentaure". În ajutorul navei-amiral francez veni în mare grabă vasul de linie „Redoutable", sub comanda căpitanului Lucas. Care, deși avea numai 74 de tunuri, a izbutit totuși să pună în mare dificultate pe „Victory** cu cele 100 de tunuri ale sale. În timpul angajamentului la contrabord dintre „Victory" şi „Redoutable", un gabier de pe catargul mare a lui „Redoutable" a văzut un ofiţer în mare ţinuta, cu pieptul plin de decoraţii, plimbându-se pe puntea navei engleze. Era însuși Nelson, care refuzase să asculte de sfaturile subalternilor săi şi să-și acopere decoraţiile și epoleţii cu e manta Gabierul francez şi-a dat imediat seama că i se oferea ca ţinta însuși amiralul comandant al flotei inamice. A pus pușca cu ţeava scurta la ochi, a ţintit calm și a tras. Într-o secundă, Nelson, lovit în șira spinării, s-a prăbușit pe punte. Comandantul navei și câţiva marinari au alergat spre el, l-au ridicat și l-au dus în cabina sa de la pupa, acoperindu-i pieptul, pentru ca echipajul să nu vadă că a fost lovit amiralul șef și astfel să se demoralizeze. După puţin timp. Nelson îşi dădu sfârșitul.

Gruparea de sud comandata de Collingwood, căreia am văzut că i se încredinţase misiunea principală, a străpuns linia Inamică între nava franceză „Fougue" și nava spaniolă „Santa Ana". A început o luptă furioasă, în care 12 nave franceze și spaniole trebuiră să înfrunte un inamic mult superior numericește. Avangarda formată din 10 nave, comandata de amiralul francez Dumanoir, în mod

---

[57] L NICOLAS. p. 34 e.

surprinzător, n-a luat parte la luptă, după cum tot astfel unele nave spaniole din ariergarda atât de greu încercata au stat într-o totală pasivitate. La ora 5 și jumătate după-amiază, bătălia luă sfârșit: 17 nave aliate, dintre care opt fregate erau capturate. Restul flotei s-a retras spre nord sau a intrat în Cadix. Flota engleză n-a pierdut nicio navă. Cu toată acestea, multă dintre vasele ei au suferit avarii serioase. Pierderile umane au fost de 449 de morţi și de 1 214 răniţi la englezi și de 4 de morţi sau dispăruţi și de 3 705 răniţi la franco-spanioli.

În timpul nopţii de 21 spre 22 octombrie izbucni o mare furtună. Din cauza ei, unele nave s-au scufundat. Iar altele au ars. Vasul francez „Algesiras", scăpând de furtună, a reușit să intre în Cadix. În ziua de 23 îşi făcură intrarea în port alte două nave spaniole, iniţial capturate, dar ale căror echipaje s-au răsculat şi au făcut prizonieri pe marinarii englezi de pază. La Gibraltar, escadra engleză reuși să ducă numai patru nave inamice. La 2 noiembrie însă, patru vase de linie ale avangardei comandate de Dumanoir fură prinse la capul Ortegal. Din flota lui Vllleneuve n-au mai rămas până la urmădecât cinci vase de linie franceze — ele vor fi incendiata la izbucnirea insurecţiei spaniole în 1808 — și cinci vase de linie spaniole.

După bătălia de la Trafalgar, corpul neînsufleţit al lui Nelson fu adus în Anglia. În cadrul unei ceremonii funerare cum nu mai văzuse Londra de mult, amiralul, care readuse insulelor britanice liniștea atât râvnită, a fost în mormântat la Westminster-Abbey, panteonul regilor Angliei și al tuturor oamenilor de seamă ai acestei ţări. O piaţă din Londra poartă numele locului bătăliei (Trafalgar Square), iar în mijlocul ei se înalţă o columnă în vârful căreia se afla statuia lui Nelson.

Villeneuve, marele învins, a avut o soartă tragică. După ce s-a expus în zadar, căutând să moară în timpul bătăliei, s-a întors în Franţa. Aici a tras la hotelul unui orășel de provincie, unde a scris două dramatice scrisori: una soţiei sale și alta împăratului prin care căuta să se disculpe. După ce le-a semnat și sigilat și-a pus capăt zilelor. Așa a sfârşit amiralul, care a plătit cu viaţa carenţele majore ce caracterizau de multă vreme marina de război franceză și de care el n-a fost cu nimic vinovat. La aceste carenţe s-a adăugat și viziunea fantezista a șefului sau suprem, în ceea ce privește problemele mării. Napoleon se lăsase, în fond, dominat de iluzia că navele cu vele și escadrele puteau fi dirijate la fel ca și batalioanele de infanterie, escadroanele de cavalerie sau divizioanele de artilerie ale armatelor sale de uscat.

*

Victoria de la capul Trafalgar a pus în mod definitiv capăt planului lui Napoleon, care urmărea debarcarea în Anglia, prin realizarea unor manevre strategice demne de altfel de geniul militar al celui care le-a conceput. Amiralul Castax scrie în cartea sa de consideraţii privind strategia maritimă că planul de debarcare în Anglia a eșuat „pentru că era prea ambiţios și nu ţinea seamă de mediocritatea mijloacelor destinate să-l realizeze". Expunerea întregii „campanii de la Trafalgar" ne-a arătat, într-adevăr, vădita inferioritate atât calitativă, cât și cantitativă a forţelor navale franco-spaniole faţă de forţele navale britanice.

Raportând bătălia de ia Trafalgar numai la evenimentele militare ale anului

1805, trebuie spus că această bă tălie n-a avut pentru Anglia decât o valoare defensivă, deoarece prin ea a fost scoasa din luptă principala forţă navală inamică destinată să sprijine operaţia de debarcare.

Pe un plan mult mai larg însă, al marii confruntări maritime anglo-franceze, biruinţa de la Trafalgar a fost o *victorie decisivă.* Prin anihilarea unor importante părţi ale flotelor franceză și spaniolă. Anglia, eliberată de ori ce ameninţare de invazie, a putut să-și consacre, în deceniile care vor urma, tot potenţialul său maritim stăpânirii mării. După Trafalgar se poate spune că aproape un secol, până la construirea, de către Wilhelm al II-lea, a puternicei flote germane. Anglia a fost într-adevăr stăpâna necontestată a mărilor. Escadrele sale, numărând în 1810, 699 de unităţi de toate tipurile, 5.000 de ofiţeri și 145.000 de marinari, controlau toate drumurile comerţului maritim mondial. Această uriașă flotă bloca toate porturile Europei cucerite de Napoleon și aducea Imperiului britanic noi colonii. Napoleon și ministrul marinei, amiralul Decrès, trăgând concluziile ce se impuneau din înfrângerile pe mare, au luat măsuri vaste pentru construi rea unei marine de război mai puternice decât cea din timpul campaniei de la Trafalgar. Rezultatul acestor măsuri a fost că În 1815, Franţa avea în stare de navigaţie 103 vase de linie și 54 de fregate, efective nemaiîntâlnite până atunci în marina franceză. Cu tot acest efort, flota franceză era încă mult inferioară flotei engleze: numai vase de linie, care constituiau pe atunci principala forţă de șoc a unei marine de luptă, Anglia avea peste 200.

Pentru a îngenunchea Anglia pe mare. Napoleon a luat măsuri pentru intensificarea războiului de cursă. Acesta însă n-a dat rezultatele scontate, escadrele engleze continuând să controleze aproape nestingherite drumurile maritimo și să exercite o blocadă tot mai strânsă a porturilor europene.

În faţa acestei situaţii. Napoleon a încercat să reacţioneze, instituind blocusul sau sistemul continental. La 21 noiembrie 1806 dă faimosul decret de la Berlin prin care declară că „insulele britanice sunt în stare de blocus, și că orice comerţ, orice corespondenţă poștală cu ele sunt interzise". În 1807, decretul de la Berlin fu completat prin decretele de la Milano (23 noiembrie și 17 decembrie). Blocusul continental a creat mari complicaţii lui Napoleon și a dus la conflictul armat cu Rusia, cel mai mare stat continental. Rusia ale cărei legături comerciale cu Anglia, vechi de două secole și jumătate, atinseseră un nivel deosebit de ridicat, nu a acceptat niciodată să aplice blocusul continental, ci dimpotrivă a deschis porturile sale navelor neutre, fără a controla provenienţa mărfurilor transportate de ele (31 decembrie 1810). Astfel, raporturile dintre Napoleon și Alexandru I au cunoscut o stare de tensiune crescândă. Care au dus la campania dezastruoasă din 1812, campanie care a însemnat începutul sfârșitului dominaţiei lui Napoleon în Europa. Bătălia naţiunilor de la Leipzig (16 — 18 octombrie 1813), odată cu înfrângerea lui Napoleon, invadarea Franţei, exilarea lui Napoleon în insula Elba, revenirea sa în Franţa și perioada celor o sută de zile, înfrângerea decisivă de la Waterloo (18 iunie 1815), reţinerea sa ca prizonier al Angliei și plecarea în captivitate în insula Sfânta Elena sunt principalele evenimente care au marcat perioada finală a imperiului

napoleonian. Congresul de la Viena a consacrat apoi, prin acte internaţionale, sfârşitul hegemoniei franceze în Europa, inaugurând în același timp perioada reacţiunii monarhice.

În felul acesta a luat deci sfârşit lupta gigantică dusă de Franţa revoluţionară și imperială împotriva Angliei, cea mai mare putere maritimă a vremii, într-o supremă încercare de a-i smulge supremaţia mondială.

ÎNCHEIERE

Expunerea marilor conflicte maritime din perioada cuprinsă între finele secolului al XVI-lea și începutul secolului al XIX-lea ne-a arătat că lupta pentru stăpânirea mărilor, pentru poziţii dominante în traficul oceanic, pentru imperii coloniale a fost îndelungată și grea.

Această luptă — existentă încă din antichitate, dar limitată numai la mările interioare — a căpătat o mare anvergură după descoperirile geografice din secolele XV-XVI. Afirmarea Angliei ca putere navală în timpul domniei Elisabetei I prin distrugerea, în 1588, a impozantei flote a regelui Spaniei, Filip al II-lea, a deschis lunga scrie de războaie pe mare, care au făcut ca, în secolul al XVIII-lea, regatul insular să ajungă cel mai puternic stat maritim al lumii. Cele trei războaie cu Olanda din al treilea pătrar al secolului al XVII-lea au înlăturat din calea expansiunii maritime și coloniale engleze pe unul dintre cei mai redutabili concurenţi și adversari. Foarte îndelungată — peste un secol — a fost marea dispută maritimo-colonială dintre Anglia și Franţa. După câteva războaie care au consolidat poziţiile engleze pe mare, războiul de șapte ani a adus sub stăpânirea Angliei principalele posesiuni ale imperiului colonial francez, din America de Nord și din Extremul-Orient (India). A urmat o scurtă perioadă de regres pentru Anglia — războiul de independenţă al coloniilor americane —, perioadă în care Franţa, cu flota refăcută, a izbutit să ţină în șah puternicele escadre engleze. În timpul revoluţiei și imperiului, desfășurarea războiului pe mare — spre deosebire de ce se întâmpla pe uscat — a fost net defavorabilă Franţei. Marile bătălii navale de la Abukir și Trafalgar au pus capăt, în mod definitiv, veleităţilor republicii burgheze din Franţa și apoi alo lui Napoleon, de reconstitui re a marelui imperiu maritimo-colonial pierdut în timpul războiului de șapte ani.

În perioada tratată în prezenta lucrare este de remarcat și jocul alianţelor dintre puterile maritime, joc care se desfășura, pe cât posibil, după regula anihilării celui mai puternic dintre protagoniști. Astfel, Olanda, mare putere navală, ce lupta cu Anglia de la egal la egal în secolul al XVII-lea, a mobilizat împotriva ei o adevărată coaliţie maritimă franco-engleză (al treilea război anglo-olandez 1672 — 1674).

O sută și ceva de ani mai târziu, Olanda, cu o flotă de război de mâna a doua, se va alia cu fostul ei dușman – Franţa —, în încercarea de a se opune supremaţiei maritime engleze. La fel va proceda și Spania, în timpul războiului de independenţă al coloniilor americane. Mai mult încă, în timpul Revoluţiei franceze. În pofida deosebirilor fundamentale de regim politic, regatul feudal al Spaniei se aliază cu

republica burgheză din Franţa, în vederea realizării unei aceleiași politici: înlăturarea sau măcar îngrădirea supremaţiei maritime britanice.

Aceste lungi și costisitoare războaie pe mare din se colele XVI-XIX ne dovedesc deci că factorul maritim a influenţat, în mod hotărâtor, desfășurarea procesului istoric nu numai pe planul istoriei universale, dar și pe pianului istoriei naţionale[58].

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

A History of Technology, t. III-IV, Clarendon Press, Oxford, 1957 — 1958.

LOUIS ANDRE, *Louis XIV et l'Europe.* A. Michel, Paris, 1950.

K. ANTHONY, *La reine Elisabeth, 1533 — 1603.* Payot, Paris, 1931.

AUGUST BAILLY, *Richelieu,* A. Fayard, Paris, 1937.

HILAJRE BELLOC, *Richelieu,* 1585 — 1642, Payot, Paris, 1933.

SAMUEL FLAGG BEMIS, *The Diplomacy of the American Revolution* Indiana University Press, Bloomington, 1965.

J. B. BLACK. *The Reign of Elisabeth, 1558 — 1603,* Clarendon Press, Oxford, 1949.

CLAUDE DE BONNAL LT, *Histoire du Canada français, 1534 - 1763,* Presses Universitaires de France, Paris, 1950.

U. BONNEL, *Im France, les Etats-Ur.is et la guerre de course; (1707 — 1815),* Presses Universitaires de France, Paris, 1961.

JOHN BOYLE, *Henry VIU.* George Allen and Unwin, London, 1964.

S REED, BRETT, *The Stuan Century, 1603 — 1714,* George G. Harap and Co. Ltd., London, 1961.

A. BRIGGS, *The Age of Improvement, 1793 — 1867,* Longmans, London, 1962.

ARTHUR BRYANT, *Years of Victory. 1802 — 1812,* Collins, London, 1945.

LEON CAHEN ET MAURICE BRAURE, *L'tvolution politique de l'Angleterre, 1485 — 1660, A.* Michel, Paris, 1960.

CHARLES HOWARD CARTER, *The Secret Diplomacy of the Habsburgs, 1598 — 1625,* Columbia University Press, New York, J964.

AMIRAL CASTEX, *Theories strategiques, Société d'Editions Géographiques, Maritimes et Coleriales,* Paris, 1930 — 1937.

PAUL CHACK, *Trafalgar, Les* Editions de France, Paris, 1942.

---

[58] În lucrarea Aspecte din istoria navigației în România, p. 2 (de S. Columbeanu), citată în studiul de față, se arată că pierderea porturilor maritime de către țările române în Secolele XV-XVI a frânat, în mod considerabil, dezvoltarea economico-politică a acestora. În secolul al XIX-lea, tratatul de la Adrianopol (1829) și apoi redobândirea gurilor Dunării și a Dabrogei, care au înscris comerțul românesc în marele trafic măritim internațional, au adus o contribuție hotărâtoare la dezvoltarea societății noastre atât pe plan economic, cât și pe plan politic.

PIERRE CHAUNU, *Sevilla et VAtlantique, 1504 — 1650,* t. VIII (Les structures), S.E.V.P.E.N., Paris, 1959.

JOHN CLAPHAM, *A Concise Economic History of Britain, From the earliest Times to 1750,* University Press, Cambridge,1957.

G. N. CLARK, *The Later Stuarts, 1660 — 1714,* Clarendon Press, Oxford, 1949.

G. N. CLARK, *The Wealth of England,* Oxford University Press, London, 1949.

SERGIU COLUMBEANU, Aspecte ale *istoriei navigaţiei în România. (Din cele mai vechi timpuri până la tratatul de la Adrianopol — 1829),* în „Studii*, XXV, 1972, nr. 4.

EMILE COORNAERT, *Les Franga: s et le commerce international* a Anvers, *Fin* du XV^e^ *siècle,* t. 1, Marcel Riviere et C-le, Paris, 1961.

JULIAN S. CORBETT, *England in the Seven Year's War.* A *Study of Combined Strategy,* Longmans, London, 1907.

JULIAN S. CORBETT, *The Campaign of Trafalgar,* Longmans, London, 1910.

JULIAN S. CORBETT, Monk, MacMillan and Co, London, 1889.

C. L.S. DAVIES, *The Administration of the Royal Navy under Henry VIII: the Oirigins of the Navy Board,* în „The engllsh Historical Review", LXXX, 1965, nr. 315.

A G. DICKENS, *Thomas Cromwell and English Reformation.* The english University Press, London, 1959.

WALTER DORN, *Competition for Empire 1740 — 1763,* Harper and Row, New York, 1965.

J. DROZ, *Histoire diplomatique de 1648 a 1919,* t I, Librairie Dalloz, Paris, 1959.

GEORGE EDINGER ET E.J.C. NEEP, *Nelson,* Payot, Paris, 1931,

Elizabethan Government and Society, University of Lodon, London, 1961.

W. H. FITCHETT, *Deeds that Won the empire.* Smith Elder and Co., London, 1900.

P. GAXOTTE, La France *de Lotus XIV,* Hachette, Paris, 1963.

H. A. ENNO VAN GELDER, *Histoire des Pays-Bas du XVII^e^ siècle a nos jours,* A. Colin, Paris, 1936.

L. H. GIPSON, *The Corning of the Revolulior. 1763 — 1775,* Harper Torch Books, New York. 1962.

J. GODECHOT, *La grande nation. L'Expansion revolutionnaire de la France dans le monde de 1789* a 1799, t I, Aubier, Paris, 1956.

J. GODECHOT, *Les Revolutions, 1770 — 1799, Vresses* Universitaires de France, Paris, 1963.

PHILIPPE GOSSE, *Historie de la piraterie,* Payot, Paris, 1933.

PAULINE GREGG, A *Social and Economic History of Britain, 1760 — 1763,* George G. Harap and Co. Ltd., London, 1964.

LEON GUERIN, *Histoire maritime de France,* t. IV, Dufour et Mulot, Paris, 1851.

J. R. HALE. Les *grands combats sur mer. De Salamine au Julland,* Payot, Paris, 1932.

J. HEERS, *L'occident au* XIV^e^ *et XV^e^ siecles,* Presses Unjversitaires de France, Paris, 1963.

Histoire des relations *internationales,* t III-IV, Presses Universitaires de France, Paris, 1953 — 1954.

Historia de España. Gran historia general de los pueblos hispanos, t. III, Barcelona, 1959.

FRANC01S LEBRUN, *Le XVII^e siècle, A.* Colin, Paris, 1967.

G. LEFEBVRE, *Napoleon,* F. Alean, Paris, 1935.

G. LEFEBVRE ET R-GUYOT, La *revolution française,* Deuxieine edition, F. Alean, Paris, 1938.

Les *origines de la civilisation technique,* t. I, Presses Universitaires de France, Paris, 1962.

HERMAN VANDER LINDEN, *L'hegemonie européenne. Perlode italo-espagnole,* E. de Boccard, Paris, 1936.

CHRISTOPHER LLOYD, *The British Scaman, 1200 — 1860. A Social Survey,* Collins, London, 1968.

ANDREW LOSSKY, *Louis XIV, William III and the Baltic Crisis of 1683,* Berkeley and Los Angeles, f. E., 1054

RENE MAIN, *Trafalgar. Le Waterloo naval de Napoleon,* Hachette, Paris, 1945.

A. T. MAHAN, *Influence de la puissance maritime dans l'histoire, 1660 — 1783,* L Henry May, Paris, 1899.

DAVID MALAND, *Europe in the Sevententh Century,* MacMillan, London, 1966.

H. MALO, *Jean Bart,* l-a Renaissance du Livre. Paris, 1929.

PAUL MANTOUX, *La révolution industricile au XVIII^e Siecle,* Genin, Paris. 1959.

K. MARX, *Capitalul,* vol. I, Editura Pelitică, București, 1960.

ANDRE MAUROIS, *Histoire d'Angleterre,* A. Fayard, Paris, 1964.

ROGER BONTET DE MONVEL, *La vie martiale du Bailli de Sufren,* Pion, Paris, 1929.

J. MORDAL, *Twenty-five Century of Sea Warfare,* Abbey Library, London, 1970.

SAMUEL ELTOT MORISON and HENRY STEDD COMMAGER, *The Growth of the American Republic,* t. 1, Oxford University Press, New York, 1962.

A. L. MORTON, *A. People's History c-i England.* Longmans, London, 1954.

ROLAND MOUSNIER, *Les XVI» et XVII^e siecles. Les progres de la civilizatlon européenne et le declin de l'Orient, 1492 - 1715,* Presses Universitaires de France, Paris. 1955.

ROLAND MOUSNIER et ERNEST LABROUSSE, *Le XVIII^e siècle. Revolution intellectuelle et polltique (1715 — 1815),*Presses Universitaires de France, Paris, 1955.

PIERRE MURET, *La priponderance anglaise (1715 — 1763),* Presses Universitaires de France, Paris, 1949.

L.NICOLAS, *La puissance navale dans l'histoire Du Moyen Âge a 1815.* T.I. Editions Maritimes et Coloniales. Paris, 1958.

R. R. PALMER, *The Age of Democratic Revolution. A. Political History* of *Europe and America 1760 — 1800,* t. I. Princeton University Press, Princeton, 1964.

ÉDOUARD PERROY, *Le Moyen Âge. L'expansion de l'Orient et la naissance*

de la civilisation occidentale, Presses Universitaires de France, Paris, 1955.

H. PIRENNE, *les anciennes democraties des Pays-Bas,* E.Flammarion, Paris, 1910.

FRANCOIS PONCETON, *Monsieur Duguay-Trouin. Corsaire du rois,* Pion, Paris, 1930.

F. YORK POWELL et T.F. TOUT, *Histoire d'Angleterre,* Payot, Paris, 1932.

EDMOND PRECLIN et VICTOR L. TAP — lfe, *Le XVII^e siècle, Monarchies centralisees (1610 — 1715),* Presses Universitaires de France, Paris, 1949.

PIERRE RAIN, *La diplomatie française d'Henri IV a Vergennes,* Pion, Paris, 1945.

MARCEL REINHARD et NORBERT DUFOURCQ, *Histoire de France,* I. I. Larousse, Paris. 1954.

PIEPRE ROUSSEAU, *Histoire des techniques, A.* Fayard, Paris, 1956.

A. DE SAINT-LEGER et PHILIPPE SAGNAC, *La preponderance française. Louis XIV, 1661 — 1715,* F. Alean. Paris, 1935.

HENRI SEE, *Les originea du capitalisme moderne,* A. Colin, Paris, 1940.

HENRI SEE et ARMAND REBILLON, *Le* XVI^e *siècle,* Presses Universitaires de France, Paris, 1923.

FERRAN SOLDEVILLA, *Historia de España,* t III. Ediciones Ariel, Barcelona, 1954.

G. SPINI, *Storia dell'età moderna. Dall'impero di Carlo V al Tilluminismo,* Roma, f. E., 1960.

OLIVER WILLIAM STEVENS et ALLAN WESTCOTT, *Sea Power.*

Histoire de la puissance maritime, Payot, Paris, 1937.

Storia d'Italia, t. II, *Dalla crisi della liberta agli albori dell' Illuminismo,* Torino. *le.,* 1959.

VAN TENAC, *Histoire générale de la marine, t.* II-III, *Librairie* classique et d'education, Paris, f. A.

A. THOMAZI, *Trafalgar,* Payot, Paris, 1932.

J. TRAMOND, *Manuel d'histoire maritime de la France. Des origines a 1815,* Payot, Paris, 1927.

G. M. TREVELYAN, *History of England,* Longmans, London, 1945.

RICIIARD B. VERNHAM, *Before the Armada. The Growth of English Foreign Policy, 1485 — 1588.* Jonsihan Cape, London, 1966.

BERNARD VOYENNE, *Histoire de l'idee européenne,* Payot. Paris, 1964.

CHARLOTTE M. WATERS, *An Economic History of England 1066 — 1874,* Oxford, University Press, London, 1928.

J. STEVEN WATSON, *The Reign of George III, 1760 — 1815,* Clarendon Press, Oxford, 1960.

R L. WHITE, Europe *in the Eighteenth Century,* St. Martin's Press, New York, 1965.

BASIL WILLIAMS, *The Whig Supremacy, 1714 — 1760,* Clarendon Press, Oxford, 1949.

JAMES A. WILLIAMSON, *The Tudor Age,* Longmans, London, 1963.
GASTON ZELLER, *La France de Louis XIV,* t. I, Centre de Documentation Universitaire, Paris, 1953.
GASTON ZELLER, *Les institutions de la France au XVI^e siecle,* Presses Universitaires de France, Paris, 1948.

Cuprins

Capitolul 1
INVINCIBILA ARMADA ÎMPOTRIVA ANGLIEI… 7
Spania şi Anglia în secolul al XVI-lea 7
În luptă cu doi adversari: furtuna și flota engleză. 12

Capitolul 2
ANGLIA, OLANDA ȘI FRANŢA, DE LA ACTELE DE NAVIGAŢIE PÂNĂ LA PACEA DE LA UTRECHT (1713)… 24
Ascensiunea Olandei și răspunsul Angliei prin actele de navigaţie. 24
Primul război anglo-olandez 29
Al doilea război anglo-olandez 35
Al treilea război anglo-olandez 40
Franţa, putere maritimă și colonială 43
Ludovic al XIV-lea împotriva Olandei 46
Războiul Ligii de la Augsburg 57
Războiul de cursă 68
Războiul de succesiune al Spaniei 72

Capitolul 3
ANGLIA CÂŞTIGA SUPREMAŢIA MARILOR, DAR PIERDE 13 COLONII ÎN AMERICA (DE LA PACEA DE LA UTRECHT DIN 1713 PÂNĂ LA TRATATUL DE LA VERSAILLES DIN 1783) 81
Principalele puteri maritime în prima jumătate a secolului al XVIII-lea… 81
Construcţii navale și navigaţia în secolul al XVIII-lea 86
Lupta pe mare în prima jumătatea secolului al XVIII-lea 89
Războiul de șapte ani… 94
Războiul de independenţă a coloniilor americane; coloniile în preajma războiului 107
Marinele franceză și engleză în ajunul războiului coloniilor americane… 110
Desfășurarea războiului 113
Tratatul de la Versailles 130

Capitolul 4
ULTIMA BATALIE 133
Rivalitatea maritimă franco-engleză în preajma revoluţiei de la 1789…134

Primele ciocniri… 141
Războiul de cursă 143
Ofensiva franceză 145
Neutralizarea de către Anglia a puterii maritime a Spaniei și Olandei…146
Abukir…151
De la bătălia de la Abukir la tratatul de pace de la Amiens…157
Trafalgar...163

ÎNCHEIERE…177
BIBLIOGARAFIE SELECTIVA…178